

FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

A Margem Urbana

Interligação e Conetividade na Reabilitação e Desenvolvimento do Vale da Montanha

Areeiro | Marvila

Cláudia Emília Pereira | 20111049

(Licenciada)

Projeto Final de Mestrado para Obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura
com Especialização na área de Urbanismo

(Documento Definitivo)

Orientação científica:

Professor Associado Pedro Conceição Silva George

Júri:

Presidente: Professor Doutor Carlos Jorge Henriques Ferreira

Vogal: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Vogal: Professora Doutora Alessia Allegri

Lisboa, FAUL, Março de 2018

RESUMO

O presente trabalho aborda a margem urbana como resolução para interligação e conectividade numa zona descaracterizada da cidade, nomeadamente como é que a elaboração de um parque urbano serve como ferramenta de interligação e conectividade na cidade.

Pretende-se analisar os diversos conceitos que nas suas designações servem como instrumentos de resolução da margem urbana, que por sua vez se adequam para a interligação e conectividade da cidade.

Procura-se assim o desenvolvimento destas temáticas, colocando o parque urbano como elemento chave da estratégia a propor com o objetivo deste resolver a margem urbana do local provocando a continuidade de que a cidade de Lisboa precisa, mas preservando a identidade e valores que lhe estão associados.

O caso de estudo é o Vale da Montanha em Marvila, tendo sido este o escolhido principalmente por ser, do ponto de vista negativo, um exemplo de descontinuidade, fragmentação e vazio urbano, cujas margens contam uma história inacabada.

Através da caracterização pretende-se identificar os principais problemas e descobrir as suas potencialidades, a fim de elaborar uma proposta que vise a reabilitação do local.

PALAVRAS-CHAVE: Tecidos Urbanos, Vazios Urbanos, Estrutura Verde, Margem Urbana

ABSTRACT

The present work deals with the urban margin as a resolution for interconnection and connectivity in a deprived area of the city, namely how the elaboration of an urban park serves as a tool for interconnection and connectivity in the city.

It is intended to analyze the various concepts that in their designations serve as instruments for solving the urban margin, which in turn are adequate for the interconnection and connectivity of the city.

Thus, the development of these themes is sought, placing the urban park as a key element of the strategy to be proposed in order to solve the urban margin of the site, provoking the continuity that the city of Lisbon needs, but preserving the identity and values that are associated.

The case study is the Mountain Valley in Marvila, and this was chosen mainly because it is, from the negative point of view, an example of discontinuity, fragmentation and urban void, whose banks tell an unfinished story.

Through the characterization it is intended to identify the main problems and discover their potentialities, in order to elaborate a proposal that aims at the rehabilitation of the place.

KEYWORDS: Urban Tissues, Urban Voids, Green Structure, Urban Margin

AGRADECIMENTOS

O mais importante é chegar ao fim sem nunca desistir. Temos mais é de sentir orgulho nisso.

Sendo o presente trabalho o fim de um percurso, o espaço limitado desta secção de agradecimentos, não me permite regradar a todos os que me prestaram sustento ao longo deste caminho. A realização deste trabalho contou com apoios imprescindíveis aos quais estarei sempre grata.

À minha mãe que toda a vida se sacrificou para dar o melhor às suas filhas, nomeadamente a mim que tanto trabalhou para que eu conseguisse chegar ao fim deste percurso, com todo o orgulho.

Ao meu padrasto que sempre foi um grande apoio e o maior interessado na minha educação e percurso, tonando-me na “menina do meu padrasto.”

Às minhas irmãs Vanessa e Nina, que estiveram sempre disponíveis quando os trabalhos eram imensos.

Às minhas tias Rosa e Joana por todo o apoio e ajuda prestada, por todo o amor e carinho ao longo deste percurso, por serem modelos de esforço e coragem que levo para a vida.

À Andreia e à Débora por todas as alegrias e tristezas, por toda a ajuda, por todas as angústias e noites mal dormidas, por todo o companheirismo ao longo destes 7 anos que se transformou numa bela amizade.

Ao meu namorado e noivo, pelo apoio, pela força e por aturar todas as minhas choradeiras de cada vez que achei que não ía conseguir. Obrigada.

Aos meus colegas e amigos que me acompanharam ao longo deste caminho e pela amizade prestada.

Obrigada a todos.

ÍNDICE GERAL

Resumo	3
Abstract	4
Agradecimentos	5
Índice Geral	7
Índice de Figuras	9
Índice de Gráficos	10
Capítulo I – Introdução	12
1.1 Enquadramento	12
1.2 Delimitação da área de estudo	12
1.3 Objetivos e questões de trabalho	13
1.4 Metodologia	14
1.5 Estrutura do Trabalho	14
Capítulo II – Contextualização Teórica	17
2.1 Tecidos Urbanos	17
2.1.1 Vias e espaços públicos	20
2.1.2 Recortes fundiários e parcelares	21
2.1.3 A Carta de Atenas e o tecido urbano	21
2.2 Vazios Urbanos	23
2.3 Estrutura Verde	27
2.3.1 Conetividade e Multifuncionalidade	28
Capítulo III – Projetos de Referência	33
3.1 Jardim ENS Lyon	33
3.2 St. James Park	35
3.3 Parque Urbano dos Amores	36
Capítulo IV – Caso de Estudo: Vale da Montanha	38
4.1 Localização	38
4.2 Enquadramento Legal	40
4.2.1 Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL) – 1948	40
4.2.2 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa (PDUL) - 1959	42
4.2.3 Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL) – 1967	43
4.2.4 Plano Estratégico de Lisboa (PEL) - 1992	45
4.2.5 Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) – 1994	47
4.2.6 Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) – 2012	49
4.2.7 Corredor Verde Oriental (2016)	51
4.3 Análise	54

4.3.1 Análise Biofísica	54
4.3.2 Análise Urbanística	60
4.3.3 Análise Demográfica.....	64
4.3.4 Análise SWOT (Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats).....	67
Capítulo V – Proposta de Intervenção	68
5.1 Plano Estratégico para reabilitar e desenvolver o Vale da Montanha	68
5.1.1 Estratégia.....	68
5.2 Projeto Urbano	72
Capítulo VI - Considerações Finais	76
Bibliografia.....	79
Webgrafia	81
Anexos	83

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig.1 – Destaque da área de estudo – Vale da Montanha e sua envolvente – Lisboa	12
Fig.2 – Vista aérea da cidade de Lisboa.....	17
Fig. 3 – Vista aérea da cidade de Roma	17
Fig. 4 – Vista aérea da cidade de Paris	17
Fig. 5 Traçado urbano das cidades de Lisboa, Roma e Paris	17
Fig. 6 Tecido Urbano do Cento Histórico do Cairo	19
Fig. 7 Terreno original do Prospect Park em 1866, sendo este um terreno rochoso, por vezes pantanoso, cercado por bosques.....	28
Fig. 8 Vista aérea do Propesct Park por Frederick Law Olmsted e Calvert B. Vaux, Brooklyn.....	28
Fig. 9 Vista aérea da primeira Cidade-Jardim efetivamente construída. Letchworth, 1904	29
Fig. 10 Esquema da proposta de Ebenezer Howard para a Cidade-Jardim	29
Fig. 11 Vista aérea da cidade de Londres, onde é possível observar o “green belt”.	31
Fig. 12 Vista aérea do Jardim ENS Lyon	32
Fig. 13 Vista do Jardim ENS Lyon	33
Fig. 14 Vista do Jardim ENS Lyon	33
Fig. 15 Vista aérea do Jardim ENS Lyon	33
Fig. 16 Vista aérea do St. James Park, Londres	34
Fig. 17 Vista aérea do Parque dos Amores.....	35
Fig. 18 Planta do Projeto do Parque dos Amores	35
Fig. 19 Enquadramento na cidade de Lisboa.....	37
Fig. 20 Carta com limite da área de estudo e respetivas freguesias envolvente	38
Fig. 21 Vista aérea da área de estudo	39
Fig. 22 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1948	39
Fig. 23 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1948, aproximação ao local de estudo	40
Fig. 24 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1959	41
Fig. 25 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1959, aproximação ao local de estudo.....	42
Fig. 26 Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967	42
Fig. 27 Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967, aproximação ao local de estudo.....	43
Fig. 28 Plano Estratégico de Lisboa, 1992.....	44
Fig. 29 Plano Estratégico de Lisboa, 1992, aproximação ao local de estudo	45
Fig. 30 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 1994	46
Fig. 31 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 1994, aproximação ao local de estudo ..	47
Fig. 32 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012	48
Fig. 33 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012, aproximação ao local de estudo ..	49
Fig. 34 Sistema de corredores do município de Lisboa	50
Fig. 35 Plano Estratégico do Corredor Verde Oriental	51
Fig. 36 Carta de Altitudes.....	53
Fig. 37 Carta de Declives.....	54
Fig. 38 Carta de Orientações	55
Fig. 39 Carta tipos de solo	56
Fig. 40 Fisiografia e morfologia do terreno	57
Fig. 41 Sistema Húmido.....	57
Fig. 42 Carta Geológica	58
Fig. 43 Evolução Histórica	59
Fig. 44 Diagrama de enquadramento viário	60
Fig. 45 Rede de Transportes	60
Fig. 46 Usos e Atividades Económicas	61

Fig. Ortofotomapa com marcação de diferentes pontos de vista.....	62
Fig. 48 Conjunto de diferentes vistas	62
Fig. 49 Freguesias de Lisboa em estudo	63
Fig. Perfil Tipo 1.....	69
Fig. Perfil Tipo 2.....	69
Fig. 52 Área de estudo com destaque da Av. Gago Coutinho.....	70
Fig. 53 Avenida Gago Coutinho	70
Fig. 54 Área de estudo com destaque da Av. Marechal António de Spínola	71
Fig. 55 Av. Marechal António de Spínola	71
Fig. 56 Plano de Intenções	74
Fig. 57 Proposta de Intervenção.....	75

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Graf.1 População residente nas freguesias em estudo entre 2001 e 2011	63
Graf.2 Representação da população das freguesias em relação a Lisboa.....	64
Graf.3 Taxa de variação da população residente entre 2001 e 2011	64
Graf.4 Número de crianças residentes em 2011	65
Graf.4 Número de idosos residentes em 2011	65

Capítulo I – Introdução

1.1 Enquadramento

Ao aprender acerca da cidade, podemos olhar para ela como realmente é. De tal modo, que nos é possibilitado reunir um conjunto de elementos que constituem a cidade. Elementos estes que se concentram desde o traçado urbano até às pessoas, pois é para elas que a cidade é desenhada, construída e evoluída.

No estudo da cidade, um dos grandes elementos urbanísticos que chegamos à conclusão de ser muito importante na construção e evolução da cidade é o espaço verde, como estrutura e como espaço de lazer, pois é de conhecimento geral que o mundo e que habitamos tem-se tornado cada vez mais urbano, mais cinzento e com carência de espaços verdes.

As cidades constituem sistemas complexos, onde a intervenção do homem se tornou cada vez mais importante.

O tema: A Margem Urbana: Interligação e Conetividade na Reabilitação e Desenvolvimento do Vale da Montanha, pretende estudar como é que um espaço verde serve como ferramenta de interligação e conetividade resolvendo as suas margens que causam precisamente essa descontinuidade na cidade, causando a fragmentação da mesma.

Contudo, o trabalho incide, assim, sobre o estudo de um pequeno conjunto de elementos que compõem fisicamente a cidade, apoiando-se na morfologia urbana.

Como tal, enfoca-se sobre como podemos interligar e conectar vários elementos da cidade, de modo a que possamos resolver a margem urbana e combater a fragmentação da cidade.

A necessidade de intervir neste local surgiu da observação da área do Vale da Montanha que observando a sua envolvente, podemos perceber que este é um local totalmente esquecido e perdido no tempo. Mas que, no entanto, apresenta características e oportunidades que devem ser aproveitadas para o seguimento da malha urbana.

1.2 Delimitação da área de estudo

A escolha do Vale da Montanha como objeto de estudo deveu-se a um conjunto de fatores que visam a favor de um local com potencial para que se torne numa zona atrativa e dinâmica, sendo eles: o posicionamento que pode ser privilegiado, a dimensão, que pode permitir com que aconteçam várias atividades em simultâneo, e a concentração de componentes que contribuem para mais um pulmão da cidade.

É de notar que com o passar do tempo este local tornou-se num elemento urbano que hoje pode ser um problema, mas também uma oportunidade. Elemento urbano designado como vazio urbano.



Fig. 1 Destaque da área de estudo – Vale da Montanha e sua envolvente – Lisboa
Fonte: Autora

Por isso, pretende-se com o desenvolvimento deste caso de estudo estabelecer uma estratégia que vise dar uma nova vida ao local, tornando-o um local dinâmico e de importância para a cidade.

1.3 Objetivos e questões de trabalho

O Vale da Montanha apresenta um caso muito comum em muitos territórios de Lisboa: um espaço grande, mas sem qualquer usufruto e que no entanto, poderia ser muito bem utilizado para atender às necessidades locais e da população envolvente.

O presente trabalho pretende refletir sobre o desenvolvimento do referido vale, tendo como principal propósito a reflexão de: -se então a elaboração de uma proposta que visa integrar o espaço na cidade, desenvolvendo as suas margens, através de uma estratégia coerente e integrada, que tem como principal foco a reabilitação do Vale da Montanha.

Neste contexto foram identificados um conjunto de objetivos que estruturam o presente trabalho e que de seguida se apresentam.

1. Oferecer ao espaço um novo uso, provocando novas vivências;
2. Resolver carências e necessidades locais e da população;
3. Transformar o impacto visual, que por sua vez, é na atualidade bastante negativo;
4. Interligar os tecidos urbanos;
5. Colmatar as margens.

Procurar-se-á responder a algumas questões fundamentais ao longo o deste trabalho:

- Quais as variáveis para a interligação e conectividade?

- É possível existir uma ligação entre os tecidos?
- Com a proposta é possível atenuar o impacto visual negativo existente?

1.4 Metodologia

A metodologia adotada para o desenvolvimento deste trabalho, contempla três fases: Enquadramento Teórico, Análise e Proposta.

A fase do Enquadramento Teórico é desenvolvida através de um processo de análise e conhecimento de conceitos ligados à morfologia urbana que são fundamentais na conectividade de elementos urbanos, de modo a identificar princípios a adotar no desenvolvimento de um projeto a fim de reabilitar um local no tempo esquecido. Este enquadramento foi elaborado com base em referências bibliográficas e documentos, que outrora foram analisados por autores que trabalharam sobre temas presentes no trabalho. Após a análise destes conceitos, são identificados projetos de referência nos quais podemos ver estes elementos aplicados.

A fase de Análise inicia-se com a análise da localização e planos da cidade de Lisboa. Com esta análise pretende-se compreender de que forma é que estes documentos legais influenciaram o local mencionado ao longo do tempo, e como preveem o desenvolvimento do território de Lisboa e qual o papel da zona em estudo na estruturação da cidade. Nesta fase é ainda analisado o território e paisagem envolvente ao Vale da Montanha, com o objetivo de perceber as necessidades face às áreas envolventes, estabelecendo assim, as linhas orientadoras da proposta.

Por último, na fase da proposta é apresentado o projeto para o Vale da Montanha, visando oferecer uma nova vida e possibilitando a interligação deste local com o resto da cidade.

1.5 Estrutura do Trabalho

Este trabalho está estruturado em seis capítulos dos quais:

Capítulo 1 – Onde consta a Introdução, que tal como o nome indica, pretende apresentar o tema, a problemática, os objetivos e ainda a metodologia adota para a realização do presente trabalho.

Capítulo 2 – A Contextualização Teórica onde são abordados e analisados os conceitos estudados por principais autores, que servem como variáveis para a interligação e conectividade, de modo a que em conjunto possam combater e colmatar as falhas geradas pelo desenvolvimento urbano.

Capítulo 3 – Projetos de Referência tenciona compreender como as temáticas anteriormente mencionadas e analisadas se aplicam em exemplos reais do nosso quotidiano e se são casos bem-sucedidos ou não.

Capítulo 4 – Caso de Estudo: Vale da Montanha, visa a caracterização da área em estudo e o seu enquadramento na cidade. Neste capítulo é feita uma análise coerente no que toca ao enquadramento legal, na caracterização biofísica, urbanística e socioeconómica, de maneira que possamos perceber as oportunidades, forças, ameaças e fraquezas (Análise SWOT).

Capítulo 5 – Proposta de Intervenção: neste capítulo é proposto uma intervenção urbana a fim de responder à questão de partida que tem vindo a ser analisada ao longo do trabalho, de maneira a que a margem urbana do local seja resolvida atingindo o objetivo de interligação e conectividade. É neste capítulo que é apresentado o conceito do projeto, a proposta para o espaço, bem como uma memória descritiva da intervenção.

Capítulo 6 – Por fim, neste capítulo, apresentadas as Considerações Finais face ao presente trabalho desenvolvido, respondendo aos objetivos apresentados anteriormente no capítulo 1.

Capítulo II – Contextualização Teórica

De maneira a ser possível criar uma estratégia de intervenção coerente para a área em estudo, é preciso apelar a uma contextualização teórica. Neste presente trabalho, essa contextualização corresponde a uma análise de obras e respectivos autores que se debruçaram sobre diversas temáticas que compõem a grande questão da interligação e conectividade de zonas fragmentadas, desqualificadas, mencionando qual a melhor maneira e se é possível interligar essas zonas ao resto da cidade.

Esta contextualização tem como objetivo fazer existir um forte suporte teórico para o tema em estudo onde seja possível encontrar respostas coerentes e uma linha orientadora essencial para conduzir todo o trabalho.

Sendo assim, tendo em conta que o objetivo principal é entender como é que elementos da morfologia urbana, nomeadamente a estrutura verde, servem de base para a questão da interligação e conectividade, serão seguidamente analisados três elementos morfologicamente urbanos, sendo eles os tecidos urbanos, os vazios urbanos e a estrutura verde.

Nesta contextualização foi feita uma pesquisa de autores que se debruçaram sobre estas temáticas. Autores esses, cuja importância na arquitetura de urbanismo e a arquitetura paisagista foi de grande relevância.

2.1 Tecidos Urbanos

“...o tecido urbano é a expressão física da forma urbana. É constituído pelo conjunto dos elementos físicos que a constituem – o sítio, a rede viária, a divisão cadastral, a relação entre os espaços constituídos e livres, a dimensão, a forma e o estilo das construções – e pelas relações estabelecidas entre estes elementos...” – Pierre Merlin

Sempre que refletimos sobre a cidade, colocamos em questão a forma urbana, procurando relacionar e articular a cidade que conhecemos pela experiência do quotidiano e a projeção de uma cidade desejada. Por isso, temos de saber conhecer as cidades por nós já produzidas e onde vivemos as nossas experiências em todos os aspetos conhecidos e desconhecidos.

Assim, é neste contexto que entra em discussão os elementos urbanos que constituem o objeto urbano na sua complexidade, eficácia e beleza, começando por explorar o tecido urbano.

Este é um conceito que hoje faz parte do dicionário de Urbanismo no que toca à análise da cidade existente, pois a utilização desta expressão por Saverio Muratori, Philippe Panerai e outros autores, obrigou a essa mesma integração.

Em Cadernos de Morfologia Urbana – Os Elementos Urbanos, Carlos Dias Coelho define tecido urbano como algo que *“exprime a realidade da cidade construída, matéria com existência real e temporal, que inclui indissociavelmente o espaço e o edificado, o público e o privado, isto é, as ruas, as parcelas, os edifícios, as infraestruturas, etc., toda a cidade física.”* (Dias Coelho, 2013)

Segundo o autor, a impossibilidade de separar os componentes do tecido urbano remete este conceito para a *“realidade concreta e tridimensional, cujo desmembramento em qualquer sistema analítico e parcelar só pode ser realizado com o intuito de identificar os seus diversos elementos ou facilitar a sua leitura.”* (Dias Coelho, 2013) Ou seja, a separação dos componentes do tecido urbano tornam-se possíveis com o objetivo de identificá-los e facilitar a sua leitura, mas todos funcionam como um todo, formando então, o tecido urbano.

É ao tecido urbano como realidade temporal que devemos a condensação de todo o processo evolutivo, toda uma história, que explica a riqueza formal das nossas cidades.



Fig. 2 Vista aérea da cidade de Lisboa



Fig. 3 Vista aérea da cidade de Roma



Fig. 4 Vista aérea da cidade de Paris

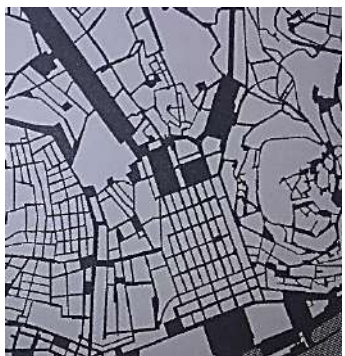


Fig. 5 Traçado urbano das cidades de Lisboa, Roma e Paris
Fonte: Coelho, 2014, vol.I

Portanto, a decomposição do tecido em elementos, abstrai todo o seu processo evolutivo, daí poder ser só realizada como abordagem teórica de simplificação das variáveis a fim de facilitar uma leitura interpretativa.

Dias Coelho refere que a *“cidade existente é o grande modelo para a sua produção e que as diferentes formas em que se materializa fisicamente constituem um valor”*. (Dias Coelho, 2013, p.17). Assim, com o intuito de estabilizar chaves de leitura e para uma melhor compreensão e interpretação

das propriedades, procurou explorar as qualidades dos tecidos urbanos, entre os quais destacou: a complexidade, a diversidade e a identidade.

No que se refere à complexidade, torna-se difícil de compreender a natureza dos tecidos urbanos e da sua forma de produção, derivado ao facto de se ter acreditado na possibilidade do controlo total da organização e forma da cidade a partir do plano e do projeto. (Dias Coelho, 2013, p.17)

“O tecido urbano condensa, sobrepondo e sedimentando acontecimentos de tempos e lógicas muito distintas e não resulta necessariamente da sucessão de uma intenção, projeto e ação, muito embora também os possa incluir.” (Dias Coelho, 2013, p.17) Ou seja, a complexidade do tecido urbano deve-se sobretudo à sobreposição de acontecimentos históricos, condensados num só local, mas por tempos distintos.

A diversidade talvez seja das qualidades mais evidentes do tecido urbano. A cidade é composta por elementos diversificados que se organizam em duas realidades: a realidade pública e a realidade privada. Assim, ao nos focalizarmos sobre as características do espaço público, recorreremos ao isolamento da componente pública do tecido, a fim de obtermos uma dedução analítica.

Quando analisamos a cidade construída podemos observar como um elemento do tecido ou elemento urbano deu origem a variadas materializações, que evoluíram dos modos mais díspares. (Dias Coelho, 2013, p. 20)

No que toca à identidade, esta, segundo Dias Coelho, resulta da configuração dos seus vários componentes que contribuem para que um tecido tenha homogeneidade formal da qual resulta a compreensão da sua identidade.

“A capacidade e entendimento de um tecido requer não o seu conhecimento concreto, mas o reconhecimento dos elementos que o compõem e, nessa medida, a sua identidade resulta da relação articulada dos elementos entre si, de tal modo que a sua contribuição para a composição de um tecido lhe confira características distintas de outros.” (Dias Coelhos, 2013, p. 21)

Philippe Panerai em “Análise Urbana”, refere que “tecido urbano” acarreta um duplo enfoque”, sendo que “por um lado uma visão local “esquece” momentaneamente a estruturação do conjunto, o arcabouço, o esqueleto, para se interessar pelo preenchimento, pela sua substância. Por outro, uma organização que apresenta ao mesmo tempo, uma forte solidariedade entre seus elementos e uma capacidade de se adaptar, de se modificar, de se transformar”. Ou seja, na visão do autor, o tecido urbano não só se modifica e se transforma ao longo do tempo, como também “despreza” o que já existe, preocupando-se com a ocupação dos vazios.

O autor define tecido urbano como algo “constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações”, colocando assim em evidência quais os elementos que permitem em simultâneo a evolução da cidade e o manter da coesão do conjunto e a clareza da sua estrutura. Desse modo, é a consideração das articulações entre

os três conjuntos que podemos compreender as lógicas que atuam na constituição dos tecidos e nas suas modificações.

2.1.1 Vias e espaços públicos

Tendo já sido correspondido ao mapa da cidade ou do bairro, segundo Panerai, o traçado das vias ou o conjunto do sistema viário constituía o espaço público, sendo que os terrenos disponíveis para edificação eram quase sempre privados. O autor afirma que “a via pública pertence à coletividade”, pois é “acessível a todos e em qualquer momento”.

Por outro lado, o espaço público compreende a totalidade das vias (ruas, vielas, avenidas, largos, praças, passeios, etc.) sendo este conjunto organizado numa rede hierarquizada, havendo uma rua principal que organiza uma parte do território urbano, permitindo a distribuição e a circulação (fig.3). Nesta reflexão Philippe Panerai analisa o espaço público como um sistema local que organiza o tecido.

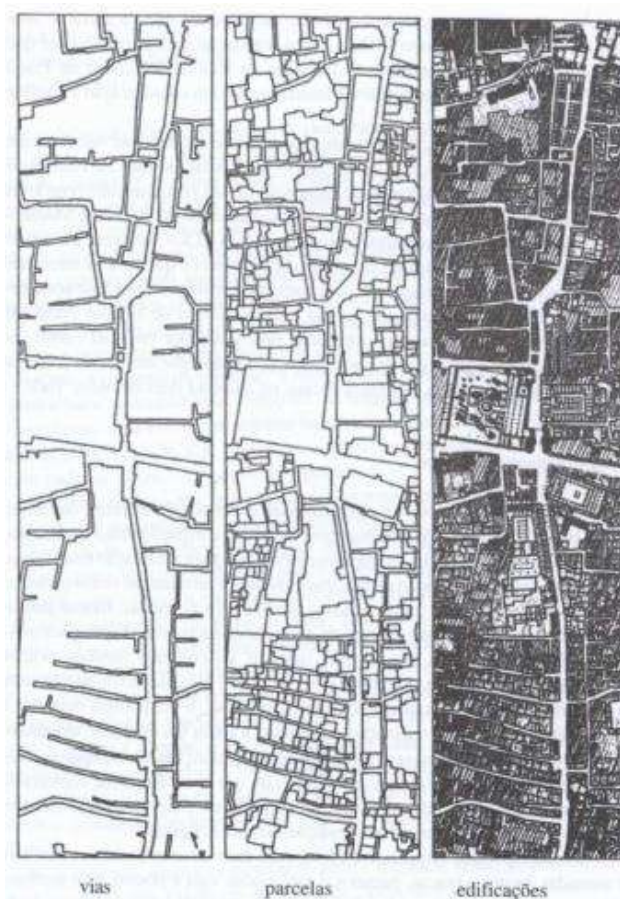


Fig. 6 Tecido Urbano do Centro Histórico do Cairo
Fonte: Panerai, 2006

Ainda em destaque para a importância das vias na constituição do tecido urbano, o autor reforça que para além das vias estruturarem a cidade no seu todo, também desempenham a função de organizar o tecido localmente, e temos de levar em consideração o sistema viário secundário, observando a sua articulação com as vias principais, e os lotes a que ele possibilita aceder. Pois o próprio tecido urbano organiza-se sobre uma rede de ruas comuns, em que no desenho aparecem figuras geométricas, regularidades, repetições, revelando assim, alguma história que o tecido nos possa contar como, os arredores mais velhos distinguirem-se dos loteamentos recentes, os becos revelarem algum fechamento antigo ou uma obra abandonada.

Não podemos valer-nos apenas pelo desenho em si no que toca à caracterização do tecido. Temos também de levar em conta as larguras das vias, as distâncias entre cruzamentos, os afastamentos entre ruas paralelas caracterizam o tecido de uma cidade provocando assim, novas questões por comparação com outras situações.

2.1.2 Recortes fundiários e parcelares

É com a representação da rede de vias que aparece o domínio construído, aparecendo esta como a parte negativa e/ou o “antônimo” do sistema viário. Panerai realça que o domínio construído “não está limitado aos edifícios, compreendendo também jardins, pátios e quintais, edificações temporárias, terrenos baldios e canteiros de obra”, ou seja, “não é constituído por unidades homogêneas, por quarteirões preestabelecidos, mas por uma soma de propriedades fundiárias sequenciais, cujos limites – materializados por muros ou cercas – estão registrados nas plantas cadastrais”. (Panerai, p.86)

Portanto, ao conjunto de elementos a que o autor designa de domínio construído, chamamos de domínio privado, considerando assim o sistema viário como domínio público. É esta relação público/privado, ruas/parcelas que fundamenta e justifica a existência de tecido urbano e estrutura a massa edificada.

A parcela torna-se dependente da rua pois a sua ocupação como unidade de solo urbano é organizada a partir da via. Isto é, independentemente das características das edificações – alinhadas ao lote ou recuadas, altas ou baixas, geminadas ou isoladas – estas têm sempre a rua como referência, tornando as edificações submissas ao espaço público, que segundo o autor, esta submissão origina duas consequências: 1) permite que exista uma solidariedade entre os edifícios, mesmo quando estes pertençam a épocas ou tipos distintos; 2) cria características diferenciadas no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados (Panerai, p.88). São estas consequências que asseguram o funcionamento do tecido, “o jogo entre permanência e mudança, a sua capacidade de se renovar sem pôr em xeque a unidades de conjunto”.

2.1.3 A Carta de Atenas e o tecido urbano

Sendo a Carta de Atenas um manifesto urbanístico, o primeiro dever do urbanismo é pôr-se de acordo com as necessidades fundamentais dos homens. Constituída por versículos, muitos deles dizem respeito ao tecido urbano diretamente ou não.

“O crescimento da cidade devora progressivamente as superfícies verdes limítrofes, sobre as quais se debruçavam as sucessivas muralhas. Esse afastamento cada vez maior dos elementos naturais aumenta proporcionalmente a desordem higiênica” (Carta de Atenas, p.7). Ou seja, por consequência do crescimento da cidade e/ou expansão do tecido urbano, as condições naturais vão sendo cada vez menos respeitadas. Por condições naturais a Carta refere-se aos “aos elementos indispensáveis aos seres vivos”, como o sol, espaço, vegetação. Elementos que foram privados e que o indivíduo ao perder o contato com a natureza paga caro com a doença e o enfraquecer do corpo que arruína a sua sensibilidade.

“Essa distribuição parcial da habitação é sancionada pelo uso e por disposições edilícias que se consideram justificadas: o zonamento” (Carta de

Atenas, p.8). A distribuição parcial da habitação é também uma das responsáveis causas do desenvolvimento e crescimento do tecido urbano. O zonamento é “a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar.” Tem como objetivo a discriminação necessária entre os variados setores em que cada um reclama seu próprio espaço. Isso influencia o tecido urbano tanto na sua atualidade e como no seu antigo, dando origem assim, por exemplo, a centros históricos.

Outro versículo presente na Carta de Atenas que pode influenciar direta ou indiretamente o tecido urbano é o que diz respeito ao alinhamento das habitações. “O alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação deve ser proibido” (Carta de Atenas, p.13) As ruas das nossas cidades devem servir para os pedestres como para o trânsito. A Carta de Atenas consagra teoricamente a dissolução do tecido urbano, a perda de coesão entre as suas partes, autonomia do edifício e do sistema viário.

Contudo, o tecido urbano é entendido por estes autores como o esqueleto da cidade, algo que evolui e conta uma história e que serve como instrumento organizador do traçado urbano, em que a cidade não pode ser concebida como uma realidade dotada de homogeneidade. Ou seja, um processo de urbanização em que a cidade, como palco de apropriações diferenciadas por parte dos diferentes agentes sociais que nela atuam entre si, uma multiplicidade de expressões simbólicas heterogêneas, que conseqüentemente provocam uma descontinuidade.

Caracterizamos então, o tecido urbano atual como um espaço de intervalo, ruptura e descontinuidade, ao que nos leva a dizer que a cidade apresenta dois valores diferentes ao conservar em simultâneo dois perfis: um de permanência ou outro de mudança.

A cidade existente é o grande modelo para a produção do tecido, provocando neste, novos elementos, uma nova morfologia que poderá ser caracterizada na junção de cheios ou de vazios urbanos.

2.2 Vazios Urbanos

O conceito de vazios urbanos está essencialmente relacionado com a análise de territórios sem ocupação, conhecidos maior parte das vezes por zonas industriais ou comerciais antigas, caídas no desuso e mais tarde abandonadas, ou ainda áreas que não representam qualquer ligação ou valor no espaço da cidade. Este fenómeno é resultado de uma estratégia de retenção de terras pelo capital imobiliário privado, com o objetivo de acumular riquezas associadas à continuidade da estrutura de poder local, da concentração de propriedade e o apoio pelo poder público.

Os vazios urbanos dá-nos liberdade de discutir acerca da transformação e do seu futuro em áreas urbanas, precisamente por serem lugares de oportunidade e potenciais a requalificação e reintegração morfológica e social do espaço da cidade. No entanto, quando ainda não estão sujeitos a essa transformação, estes vazios estão propícios à marginalidade e ausência de vivência, algo de que a cidade prescinde.

Ao longo do tempo, foram adotadas diferentes medidas e conceitos de adaptação ao rápido crescimento das cidades, nomeadamente durante a revolução industrial. Como solução para o modo de ocupação e o funcionamento do território começou por se investir em estratégias operativas de cidade, como a expansão a partir do centro urbano, a criação de periferias e de novas ligações entre aglomerados urbanos.

Por consequência da expansão da cidade, devido à rápida evolução social e urbana, vários locais da cidade foram perdendo o seu significado e a sua relação com a envolvente, provocando a existência destes vazios urbanos. No entanto, estes vazios fazem parte da morfologia urbana e são lugares sujeitos a intervenção e geradores de oportunidades, pois podem desempenhar um papel importante nas mudanças de organização, desenho e qualificação da cidade.

Contudo, acerca dos vazios urbanos, é legítimo perguntar: O que são? São realmente vazios? Vazios de quê? Qual o seu impacto na cidade? Podem áreas naturais serem consideradas vazios urbanos?

Estes vazios são marcantes para o território na qualidade de espaços indefinidos e incertos, que para alguns pode ter uma conotação negativa e para outros podem ser lugares expectantes de mobilidade e liberdade, abertos a novas oportunidades e reformulação.

Sendo arquitetos e urbanistas, Bernardo Secchi e Stefano Boeri, fizeram parte do primeiro grupo de arquitetos/urbanistas que se debruçaram sobre a temática dos vazios urbanos.

Em 1984, Secchi afirmou que existiam espaços à espera de uma definição morfológica, ao se aperceber que tanto nas maiores como nas menores cidades da Europa existiam grandes espaços vazios, espaços que não foram alvos projeto e por isso não tinham funcionalidade e vida aparente. Assim, distingue dois tipos de vazios urbanos existentes na cidade contemporânea: 1- lugares que descendem das infraestruturas do sec. XIX que foram abandonadas como

matadouros, quartéis, docas, complexos industriais ou caminhos de ferro, que agora se encontram em devoluto, extrema degradação que por consequência acabam por fazer enormes “buracos” no tecido urbano e na periferia imediata da cidade; 2- vazios criados pela falta de ligação entre os diversos componentes da cidade, pela falta de planeamento conjunto da cidade causado por uma sociedade decomposta, levando ao aparecimento de espaços intersticiais, que são espaços “de sobra” de projetos que entretanto foram postos em prática. (Martins, 2013)

São vazios que não desempenham nenhum papel verosímil na dinâmica da cidade, acabando por se transformar em locais para barracas ou parques de estacionamento precários.

Para Stefano Boeri, os espaços sem função na periferia da cidade, eram primeiramente, novos espaços sem nome. Segundo Boeri, os vazios urbanos são espaços sem identidade, atravessados por muita gente ou espaços que tiveram dois tipos de desenvolvimento espacial que acabaram por entrar em conflito. (Martins, 2013)

Os vazios urbanos na perspectiva destes autores não são de todo, uma abordagem positiva. São vistos como espaços problemáticos para a cidade em que ambos os autores apontam aspetos negativos, mas sem demonstrarem alternativas para se tornarem espaços produtivos.

Ignasi Solà-Morales define os vazios urbanos como “lugares aparentemente esquecidos em que parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos em que apenas certos valores residuais parecem manter-se apesar da completa desafetação da atividade da cidade.” (Territorios, 2002)

Tendo sido um dos primeiros a ver um enorme potencial nestes espaços vazios e a compreender o verdadeiro valor destes, o autor propõe-nos pensar sobre a cidade e a arquitetura a partir do que existe e do que se pode desenhar ao longo da sua evolução. Segundo o autor, os vazios urbanos são locais onde transmitem história, de algo que existiu. Tornaram-se locais esquecidos no tempo. São nas reflexões sobre os *terrain vague*, que o autor caracteriza estes espaços, como espaços “do disponível” permitindo-nos a criação de novos elementos urbanos. São ilhas sem atividade dentro da cidade, locais despovoados, inseguros, não-produtivos.

Ao contrário de outros autores que pensam e estudam estes espaços somente pela perspectiva arquitetónica e urbanística, Solà-Morales visa ligar também estes espaços às artes. Relaciona *Terrain Vague* com os diferentes tipos de artes e as suas opiniões, clarificando como são importantes para perceber a essência dos vazios urbanos. Exemplo disso, é a fotografia. Segundo o autor, a fotografia é muito importante para conseguir uma experiência visual da cidade, pois as fotografias mostram a acumulação e justaposição dos objetos arquitetónicos, o que ajuda a explicar a dinâmica das cidades. Para este autor, os espaços sem utilidade, abandonados, que um dia acolheram uma série de acontecimentos, parecem conquistar cada vez mais os artistas, nomeadamente os fotógrafos urbanos, pois estes espaços oferecem liberdade. (Martins, 2013)

Esta reflexão inicia uma discussão entre arquitetos/urbanistas e artistas. Pois enquanto os primeiros preferem a reabilitação total destes espaços, onde é essencial fazer desaparecer a essência desorganizada e vazia, os artistas preferem que os vazios urbanos fiquem intocáveis servindo como palco de muitas inspirações e obras.

O autor concorda que os vazios urbanos possam precisar de intervenção, mas que os problemas destes vazios urbanos não devem ser resolvidos através de um projeto invasivo, mas que devemos lutar para manter as diferenças deste tipo de espaço, projetando de modo a que estes resistam à continuidade demasiado planeada que existe nas cidades contemporâneas. Isto é, utilizar as diferenças que os vazios oferecem e criar um projeto que continue a tornar estes espaços diferentes do resto da cidade e ao mesmo tempo utilizados pela população, ou seja, um vazio, mas não vazio de função.

Outro autor que abordou a temática dos vazios urbanos, foi o arquiteto paisagista Gilles Clément, introduzindo um conceito no panorama da arquitetura paisagística designado por “*Terceira Paisagem*”. Este conceito diz respeito à soma dos espaços postos de parte pelo Homem que acabam por evoluir sozinhos, ao ritmo da própria natureza. São exemplos de Terceira Paisagem os locais urbanos ou rurais, espaços de transição, pântanos, estradas, praias, aterros abandonados, entre outros. O autor acrescenta ainda outros espaços de característica natural, que de alguma forma são esquecidos pelo Homem, como locais inacessíveis, picos de montanha, áreas não-cultiváveis, desertos e reservas naturais. (Clément, *The Third Landscape*)

Os vazios urbanos podem ser considerados como uma das Terceiras Paisagens de Clément, pois podem ser definidos como espaços abandonados pelo Homem que se auto-evoluem, sem qualquer tipo de intervenção levando à sua extrema degradação.

A inexistência da interferência humana levou à criação de refúgios ecológicos que para o autor são essenciais para a manutenção da vida terrestre, sendo considerado como locais de Terceira Paisagem, cujo caráter natural deve ser mantido.

No meio urbano contemporâneo, a Terceira Paisagem é o conjunto de todos os espaços que fogem ao controlo do Homem – os vazios urbanos. Estes agora vazios urbanos, são locais que ganham vida própria, que se desenvolvem ao seu próprio ritmo, originando diferentes e interessantes ambientes. (Clément, *The Third Landscape*)

Clément desenvolveu ainda outro conceito, para além da Terceira Paisagem. Designou esse conceito como Jardim em Movimento. Este conceito rege-se pelo princípio: fazer o máximo possível para e tão pouco quanto possível contra. Com este princípio, o autor tem como objetivo referir qual é o papel do arquiteto paisagista no projeto para uma Terceira Paisagem

Segundo Gilles, o arquiteto paisagista não deve alterar a dinâmica do espaço, pois é preciso interpretar as diferentes interações existentes no espaço,

permitindo que o projeto seja equilibrado, mantendo e/ou aumentando a diversidade biológica, garantindo o futuro do local. Para tal, é preciso aumentar a quantidade dos recursos e intervir com tão poucos meios quanto possíveis. Ao arquiteto paisagista cabe a função apenas de ditar as diretrizes, para definir quais as espécies que se vão desenvolver no espaço, ou seja, não é o arquiteto quem define as espécies em desenvolvimento, mas sim o próprio espaço a determiná-lo e deixar que a natureza do local estabeleça as regras. (Clément, *The Garden Motion*)

No entanto, a natureza é “livre”. Isto é, caso exista o aparecimento de espécies num local considerado menos próprio para tal cabe ao responsável decidir se elas se irão manter ou não.

Portanto, isto significa que o espaço estará em constante transformação. Transformação esta que não foi decidida numa folha de papel, mas sim pelos responsáveis do local.

O desenvolvimento deste conceito vai de encontro do que outros autores mencionam sobre esta temática, que também se verifica na opinião de Clément, de que o projeto não pode ser estático, tem de ser algo que dê oportunidade a inúmeras possibilidades. Este conceito deixa-nos clareza da intenção do autor: manter a essência do espaço.

O autor defende que este tipo de espaços deve ser mantido fora do controlo excessivo do arquiteto paisagista/urbanista. A falta de controlo não quer dizer que não exista o usufruto do espaço, ou seja, existir vivências no espaço sem alterar as características que este oferece. (Clément, *The Garden Motion*)

É de notar a diferença de opiniões relativamente a esta temática. Quando começaram a ser notados no início dos anos 80, os vazios urbanos foram encarados como um grave problema, em que as intervenções massivas eram a única solução, pois eram espaços incompreendidos. Com o passar do tempo esta mentalidade foi alterada e os vazios urbanos começaram a ser designados como espaços de oportunidade, em que as intervenções deviam ser as mínimas possíveis, afim de manter a essência que cada espaço oferece. (Martins, 2013)

Lisboa é uma das cidades europeias que debate com esta questão dos vazios urbanos, pois uma das causas desta cidade ser considerada uma cidade fragmentada são estes vazios. Ao considerarmos estes vazios como espaços do disponível e de oportunidade, sabemos que é possível combater a descontinuidade da cidade que se faz sentir em alguns locais, pois estes, muitas vezes correspondem a margens urbanas que interrompem o processo de crescimento contínuo da cidade, esperando décadas por uma intervenção.

Uma das intervenções mais comuns nestes espaços a fim de os conseguir ligar ao resto da cidade, é a execução de projetos de espaços verdes. No entanto, será que uma estrutura verde serve como elemento de interligação e conectividade numa zona descaracterizada da cidade?

2.3 Estrutura Verde

Estrutura verde ou infraestrutura verde é um termo cada vez mais referenciado nas abordagens e concepções relativas aos sistemas de áreas verdes urbanas. *“Entendida como um sistema integrado de áreas verdes multifuncionais que relaciona a cidade com a sua envolvente enquanto infraestrutura biofísica e social integrante no território, a infraestrutura verde é, portanto, um conceito abrangente, integrativo conceptual e espacialmente de outras abordagens aos espaços naturais.”* (Madureira, 2012, pp.34)

Segundo Coelho e Costa, no seu artigo *“As estruturas verdes como elementos da morfologia urbana”*, a estrutura verde é entendida não só como um tema ecológico ou ambiental, como também como fator-chave da morfologia urbana, do desenho urbano e do desenho dos espaços públicos contemporâneos.

No artigo para a Revista da Faculdade de Letras, Helena Madureira refere que é através das alterações espaciais, sociais e ambientais que decorreram durante a Revolução Industrial, que a preocupação com a preservação e criação de áreas verdes se intensificou e ganhou a expressão que conhecemos hoje. *“De facto, enquanto os espaços urbanos eram de pequena dimensão e tinham na sua envolvente agrícola uma fonte direta de abastecimento, a forte articulação morfológica e funcional entre a cidade e o campo induziam a perpetuação de um contato quotidiano entre a população urbana e a natureza.”* (Madureira, 2012, pp. 34). Foi então, com as transformações que ocorreram com a Revolução Industrial que foi induzido a necessidade de preservar e criar áreas verdes na cidade. Necessidade essa que foi desencadeada, primeiro, porque os graves problemas ambientais originados por uma industrialização descontrolada e acentuados pelo forte e repentino crescimento da população urbana, sem ao mesmo tempo existir uma melhoria nas condições gerais de saneamento e funcionamento, provocam uma onda de preocupações higienistas que vêem na criação de espaços verdes, jardins e parques públicos uma das soluções para melhorar a qualidade de vida urbana; e segundo, a criação de jardins e parques públicos responde ao despertar da necessidade de espaços livres para repouso dos cidadãos, que se consciencializam, cada vez mais, sobre as más condições de vida na cidade.

“Desde as “green belt” e as “greenway”, dois dos exemplos mais constantes na história da concepção da estrutura verde nos espaços urbanos, até aos corredores ecológicos ou às estruturas ecológicas, são variadas as abordagens espaciais que influenciam o conceito de infraestrutura verde.” (Madureira, 2012, pp.35). Ao relacionar infraestrutura verde com outras abordagens prévias, faz com que alguns a considerem uma nova designação, mas não um novo conceito. No entanto, o interesse é desenvolver e discutir este conceito como agregador de outros elementos constituintes da morfologia urbana.

Na obra *“Green Infrastructure – Linking Landscapes and Communities”*, Benedict & McMahon reformularam e atualizaram os princípios de uma infraestrutura verde, sendo eles:

1. Conetividade é a chave;

2. O contexto importa;
3. A infraestrutura verde deve ser fundamentada em conhecimentos científicos e na teoria e prática do planeamento do uso do solo;
4. A infraestrutura verde pode e deve funcionar como um quadro para a conservação e para o desenvolvimento;
5. A infraestrutura verde deve ser planeada e protegida antes do desenvolvimento;
6. A infraestrutura verde é um investimento público fundamental que deve ter prioridade de financiamento;
7. A infraestrutura verde proporciona benefícios para a natureza e para as pessoas;
8. A infraestrutura verde respeita as necessidades e os desejos dos proprietários e dos outros agentes envolvidos;
9. A infraestrutura verde implica a estabelecer redes entre diferentes agentes dentro e fora das comunidades;
10. A infraestrutura verde requer um comprometimento de longo prazo.

A promoção das infraestruturas verdes nas cidades tem vindo a ganhar cada vez mais importância ao longo dos anos, principalmente devido à grande e importante questão da sustentabilidade. Apesar do paralelismo das diversas definições e conceções desta matéria, é de destacar a uma das ideias-chave mais importantes, senão a mais importante que é a da conectividade e a multifuncionalidade como conceito alvo de desenvolvimento neste estudo.

2.3.1 Conetividade e Multifuncionalidade

Tendo em conta que nos dias de hoje falar de Espaço Verde Urbano é o mesmo que falar de um espaço complexo, devido ao facto de estes serem entendidos e interpretados como simples espaços isolados no meio urbano, é inerente a crescente percepção da importância de continuidade entre estes espaços, pelo que se constituiu apelidar os mesmos de Estrutura Verde ou de Infraestrutura Verde, pois esta é um espaço de continuidade que vai contra a fragmentação das áreas verdes.

Segundo Mariana Reis Pereira é possível considerarmos dois tipos de estruturas verdes: a Estrutura Verde Principal e a Estrutura Verde Secundária. A Estrutura Verde Principal é responsável por fazer a transição do ambiente rural para o ambiente urbano, através de elementos de maior impacto e dimensão na cidade, como leitos e cabeceiras de linhas de água, matas, áreas agrícolas e outros elementos naturais de continuidade, que estão sobre proteção da legislação através da REN (Reserva Ecológica Nacional), RAN (Reserva Agrícola Nacional) e DPH (Domínio Público Hídrico).

A Estrutura Verde Secundária são os espaços verdes de menor dimensão diretamente implícitos de contexto urbano que representam a extensão da Estrutura Verde Principal. São representados como ruas, praças, logradouros, jardins ou podendo adotar outra morfologia, assim que seja permitido.

Segundo Madureira, desde finais do século XIX é aplicada a ideia da existência de benefícios inerentes à continuidade espacial de áreas verdes. Muitas

abordagens foram criadas e intrinsecamente substanciadas na importância da continuidade, entre elas, são de destacar três pela influência que tiveram no planeamento da paisagem.

Uma primeira abordagem foi a ideia defendida por Frederick Law Olmsted, quando definiu e implementou as “parkway” como estrutura linear de conexão entre parques e áreas verdes, e que constitui os primórdios das consecutivas experimentações no domínio das “greenway”. Esta perspetiva substancia-se na ideia de que as áreas verdes espacialmente contínuas intensificam a sua perceção e fruição pelos utilizadores.



Fig. 7 Terreno original do Prospect Park em 1866, sendo este um terreno rochoso, por vezes pantanoso, cercado por bosques



Fig. 8 Vista aérea do Propesct Park por Frederick Law Olmsted e Calvert B. Vaux, Brooklyn

Fonte: <https://ny.curbed.com/2013/8/7/10210902/25-little-known-facts-about-olmsted-vauxs-masterpiece>

Uma segunda perspetiva consagrada também nos finais do século XIX, por Ebenezer Howard e o movimento da cidade-jardim, foi quando se considerou uma cintura verde enquanto elemento formal de contenção da urbanização, sendo este movimento o primórdio daquilo que seriam anos depois de várias experiências de “*green belt*”.

A terceira abordagem destaca a importância da conectividade entre áreas naturais para a manutenção e promoção da biodiversidade. Considerando estudos das últimas décadas, em que a ecologia da paisagem é o principal tema, chega-se à conclusão que a redução em número e em área dos habitats naturais e a fragmentação da biodiversidade por estruturas construídas, são as principais ameaças feitas à biodiversidade. Como respostas espaciais ao conceito de conectividade, tem-se recorrido aos corredores ecológicos ou estruturas ecológicas, que têm servido de base estratégicas de planeamento do uso do solo.

Estas abordagens unem-se, então, com a importância da continuidade dos espaços naturais urbanos, mesmo sendo estas soluções espaciais distintas ou até mesmo contrastantes. Pois a autora refere que “*nuns casos, a necessidade de contenção da urbanização constitui o ponto de partida para a designação e proteção de estruturas de espaços abertos, formando um elemento de separação entre a cidade e a sua envolvente...*”; noutros casos, “*exploram-se as potencialidades da penetração de sistemas lineares de espaços abertos nos espaços urbanos. As “greenway”, de origem norte-americana e inicialmente com funções primordialmente recreativas, e os corredores ecológicos (enquanto*



Fig. 9 Vista aérea da primeira Cidade-Jardim efetivamente construída. Letchworth, 1904

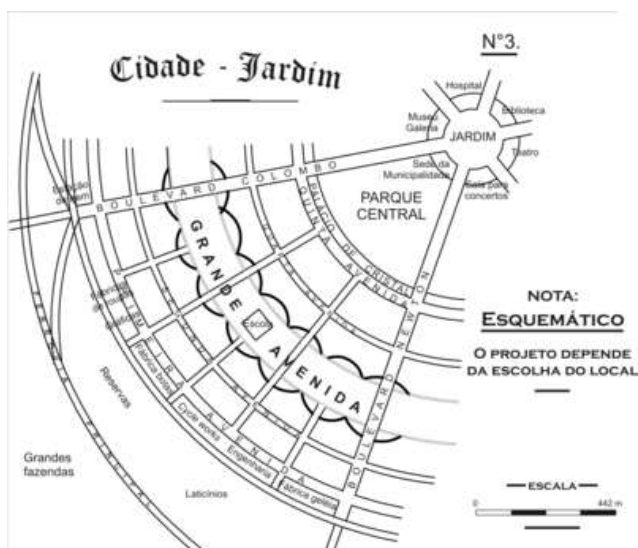


Fig. 10 Esquema da proposta de Ebenezer Howard para a Cidade-Jardim

Fonte: <http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=4>

componentes das estruturas ecológicas), constituem as experiências mais marcantes.” (Madureira, 2012, pp. 36)

A exploração das capacidades de estruturas verdes com configurações contínuas, têm vindo a ser exploradas até aos nossos dias, realçando as sucessivas ou alternadas e diferentes potencialidades, dando cada vez mais importância à dimensão ecológica da conectividade em meios urbanos. *“Ao mesmo tempo que as políticas de conservação da natureza foram progressivamente abandonando a visão restrita da conservação unicamente de habitats naturais de valor excecional e integrando a preservação de valores ecológicos das paisagens e habitats semi-naturais, assiste-se a um crescente reconhecimento da importância da biodiversidade em contextos urbanos.”* (Madureira, 2012, pp. 36) O que leva ao homem hoje dar máxima importância à presença dos espaços verdes no que seu quotidiano.

A autora refere também que o conceito de infraestrutura verde envolve a continuidade/conectividade enquanto valor ecológico, social e de composição urbana. William Whyte, na sua obra *“The Last Landscape”* adiantou que *“a ligação é a chave”*. Ou seja, é a chave para fazer sobressair as potencialidades dos processos ecológicos e para tornar nítido uma entidade espacial difícil ao associar as suas diferentes partes, que dão maior visibilidade às componentes tradicionalmente mais valorizadas pela população, como os jardins e parques públicos e também ao seu conjunto enquanto estrutura.

Neste artigo, a autora menciona que *“as estratégias relativas à infraestrutura verde metropolitana incidem cada vez mais no aproveitamento de recursos associados a estruturas lineares da paisagem preexistentes, naturais ou não.”* (Madureira, 2012, pp. 37) No entanto, um dos grandes desafios no planeamento da paisagem urbana é promover a articulação entre áreas estrutural e

funcionalmente diferenciadas promovendo a sua continuidade espacial e a sua conectividade funcional. Isto é, realçar as diferentes funções desempenhadas pelas áreas verdes em contextos urbanizados, *“através de soluções que traduzam relações espaciais e funcionais conciliadoras das funções ambientais, sociais e económicas desempenhadas pelas áreas verdes urbanas.”* (Madureira, 2012, pp 38)

Segundo a autora, a existência de áreas verdes numa cidade alargada emerge uma maior diversidade estrutural e funcional das mesmas, impondo uma nova abordagem mais ampla e que se substancia na oportunidade de multifuncionalidade. Contudo, *“a maior força impulsionadora para a consolidação da infraestrutura verde enquanto conceito de abordagem às áreas verde urbanas, inclusivamente forçando a importância da continuidade/conetividade e da multifuncionalidade, é o inevitável alargamento da escala de análise e intervenção decorrente das fortes alterações urbanas das últimas décadas.”* (Madureira, 2012, pp.39) Por isso, a progressiva alteração estrutural e funcional da estrutura verde. Estrutural porque o crescimento urbano disperso provoca uma diminuição da área verde associada a qualquer forma de crescimento urbano e também, uma tendência para a progressiva fragmentação das áreas verdes. Funcional, porque na cidade contemporânea, pautada pela interpenetração entre elementos e associados ao urbano e ao rural, a natureza urbana ganha novas características, tornando-se mais complexa estrutural e funcionalmente. Como consequência disso vamos ao encontro do que disse o autor Yves Chalas na sua obra *“L’invention de la ville”*, de que emerge uma nova cidade natureza, resultante de uma dupla dinâmica, a dinâmica da urbanização do campo e a dinâmica da ruralização da cidade.

Contudo, podemos então pensar, que a grande ameaça para a estrutura verde origina-se da expansão dispersa da urbanização, com a consequente diminuição e fragmentação das áreas verdes, dando maior visibilidade ao desafio, à oportunidade e à necessidade da estrutura verde na cidade contemporânea.

A extrema fragmentação das áreas verdes evidencia a necessidade de medidas que potenciem a sua conectividade, o que leva então ao destaque deste desafio importante de conectar estrutural e funcionalmente as áreas verdes urbanas. Desafio este que é provocado pelas crescentes preocupações em torno da importância da conectividade para a manutenção e promoção dos processos ecológicos e em torno do crescente interesse pela biodiversidade em contextos urbanos.

A oportunidade de multifuncionalidade do conjunto de áreas verdes é realçada pela imposição de uma nova escala de abordagem inerente à própria extensão do processo de urbanização. Na cidade alargada não são só importantes a presença de parques e jardins de ornamentação clássica ou dos espaços verdes do movimento moderno ou da ecologia pós-moderna, mas também a integração da difícil interação entre o urbano e o rural, deixando que persistam os espaços florestais ou agrícolas.

É de relembrar, de que a utilização da estrutura verde como elemento de definição da forma urbana não constitui um elemento novo, pois o desenvolvimento das “*green belt*” em Inglaterra ou das “*green wedges*” do “*finger plan*” de Copenhaga foram pensadas e estruturadas precisamente de forma a controlar a expansão urbana. No entanto, um sistema articulado de áreas verdes



Fig. 11 Vista aérea da cidade de Londres, onde é possível observar o “*green belt*”.

Fonte: Google Mapas

Capítulo III – Projetos de Referência

A abordagem que se tem vindo a seguir neste trabalho já foi anteriormente levada a cabo por outros arquitetos e arquitetos paisagistas.

Tendo em conta o estudo que se tem vindo a desenvolver e a área de estudo que é pretendido intervir, é de notar os arquitetos e autores que se debruçaram em temas que vão de encontro ao que este estudo tem como objetivo.

Sendo um desses autores, Gilles Clément tem um modo muito próprio de encarar os vazios urbanos designando-os como Terceira Paisagem, como podemos analisar anteriormente. Por isso, considera-se muito interessante analisar um dos projetos deste arquiteto paisagista de modo a compreender o seu modo de intervir nestas situações. Como exemplo disso, foi escolhido o Jardim de École Normale Supérieure de Lyon.

Na pesquisa de outros projetos de referência que pudessem ser de importante consideração para o estudo em causa, vamos de encontro ao St James's Park, em Londres. Sendo este um parque bastante antigo em comparação aos restantes casos de estudo, é de grande interesse perceber até que ponto numa época antiga se dava valor à interligação e conectividade dos espaços, tendo em conta os restantes elementos morfológicos referidos.

Outro exemplo a considerar, é o Parque Urbano dos Amores, na Maia. Sendo este um projeto mais recente, como é desenvolver uma zona desqualificada da cidade, tendo em conta a existência de toda esta informação sobre temáticas de interligação e conectividade. Pois nos dias de hoje existem diretrizes de intervenção suficientes para a resolução de áreas que se considera, como Solà-Morales menciona, de *Terrain Vague*.

3.1 Jardim ENS Lyon

Informação Técnica:

País: França

Cidade: Lyon

Ano de Conclusão: 2002

Autor: Gilles Clément

Ao nos lembrarmos da definição de que Gilles Clément considera como Terceira Paisagem, de que esta é no meio urbano contemporâneo o conjunto de todos os espaços que fogem ao controlo do homem. Tendo isto em conta, o local onde hoje se encontra o jardim ENS de Lyon era no passado uma zona industrial abandonada, o que faz desta zona uma Terceira Paisagem considerada por Clément.



Fig. 12 Vista aérea do Jardim ENS Lyon
Fonte: www.gillesclement.com

Este jardim foi criado para que funcionários e estudantes tivessem a possibilidade de desfrutar da natureza.

Tendo em mente o seu conceito de Jardim em Movimento, anteriormente mencionado, Gilles Clément criou pequenos jardins com o intuito de representar a natureza e a sociedade, tendo como objetivo principal levar as pessoas a refletir sobre a forma como o jardim evolui.

Tal como o autor tem vindo a defender sobre os conceitos que tem vindo a desenvolver, neste jardim é de notar o importantíssimo papel da biodiversidade, pois as espécies crescem ao seu próprio ritmo, existindo uma diversidade de cores e formas bastante interessante. É de realçar também o grande aumento do número de espécies desde que o jardim existe. Aumentando de 200 para 600 espécies, sem qualquer tipo de intervenção do Homem. É de notar a grande preocupação do Clément pela natureza. Um espaço extremamente amplo e de grande biodiversidade, tornando-se num local único na cidade, sendo precisamente nessa ordem que se pretende intervir no Vale da Montanha, em Lisboa, apesar de trazer a biodiversidade não é o principal objetivo, mas sim interligar o espaço ao resto da cidade.



Fig. 13 Vista do Jardim ENS Lyon

Fonte: www.gillesclement.com



Fig. 14 Vista do Jardim ENS Lyon

Fonte: www.gillesclement.com

No entanto, com esta questão do Jardim em Movimento, e utilizando este exemplo, Clément faz-nos perceber como é importante manter a essência do espaço, para que este tenha vida própria, independência.

Apesar do grande e principal objetivo do autor ao executar este projeto era o de trazer a biodiversidade e manter a essência do espaço, é de notar o esforço para que o jardim mantenha uma conexão com a envolvente. Isso percebe-se através dos caminhos pedonais presentes no jardim, pois o autor utilizou as linhas estruturantes existentes da envolvente para criar esses mesmos caminhos dando uma continuidade entre o espaço em questão e o resto da cidade, conseguindo assim, uma total integração do



Fig. 15 Vista aérea do Jardim ENS

Fonte: Google Maps

jardim sem que este quebre o tecido urbano da cidade, como acontece com o local em estudo deste presente trabalho.

3.2 St. James Park

Informação Técnica:

País: Reino Unido

Cidade: Westminster, Londres

Ano: 1603

Autor: John Nash

Área: 23 hectares



Fig. 16 Vista aérea do St. James Park, Londres

Fonte: Google Maps

O St James's Park está localizado entre três palácios: Palácio de Buckingham, St. James's Palace e o Palácio Westminster (atualmente o parlamento britânico). É o mais antigo dos parques reais de Londres, sendo o seu terreno adquirido pelo Rei Henry VIII em 1532, muito antes da monarquia comprar a Casa de Buckinham.

Originalmente, a área era um pântano, mas após algumas mudanças, foi em 1660 que este parque foi alvo das mudanças mais drásticas, tornando-se num design rigidamente formal.

Em 1828, o parque foi redesenhado por John Nash, criando uma paisagem ao estilo inglês, dando ênfase ao aspeto pitoresco. O parque que conhecemos hoje permanece como Nash projetou, havendo depois disso pequenas mudanças, como a execução de uma ponte suspensa construída em todo o lago em 1857. Ponte essa que foi substituída 100 anos depois por betão.

Uma das características deste parque, é o sentimento de isolamento do ambiente urbano que este transmite e o facto de estar completamente rodeado por florestas no centro de uma cidade. O que faz deste parque um elemento de integração e continuidade. Não só pela ligação com os restantes parques presentes no local, como fisicamente podemos ver as margens do parque bem resolvidas interligando-o com a envolvente edificada, dando enfoque ao que melhor de pode ter da relação verde/edificado. Isto é, o parque apresenta uma resolução de margem que é bastante apreciada na resolução de margens: parque – rua – edificado.

Para uma conetividade maior com o parque, é de notar a adaptação do autor às linhas estruturantes da cidade, ligando o espaço ao que o envolve.

Contudo, sendo este um parque urbano de boa ligação com a cidade, mantendo a conetividade que se pretende e ainda ter as margens resolvidas da

melhor forma que se considera, este é um parque bem-sucedido apresentando as características necessárias que se pretende para a área de estudo em causa.

3.3 Parque Urbano dos Amores

Informação Técnica:

País: Portugal

Cidade: Pedrouços, Maia

Ano: 2009

Autor: Câmara Municipal da Maia

Área: 20 hectares



Fig. 17 Vista aérea do Parque dos Amores

Fonte: Google Mapas

O Parque Urbano dos Amores situa-se na freguesia de Pedrouços, na cidade da Maia. Seria de muito importância para este estudo que existisse um projeto português que pusesse em causa as temáticas em estudo.

O projeto do parque segue uma lógica linear com uma área informal para a prática de desporto, um parque infantil, uma rede de caminhos que interliga o Parque com a malha urbana.

Um dos elementos geradores de interesse no espaço, é a Ribeira dos Amores, uma vez que esta define o tipo de vegetação a utilizar e a localização de percursos. Com esta proximidade à ribeira, a criação do parque permite requalificar as margens da mesma. Outro elemento marcante é a autoestrada A3, que se localiza a Este do parque, fazendo lembrar a área de estudo em causa que se confronta com o mesmo problema. No entanto, a cortina arbórea plantada com árvores de crescimento rápido (choupos negros, plátanos e freixos), vencem esta barreira, pelos menos visualmente, quebrado o impacto negativo que este elemento pode ter.

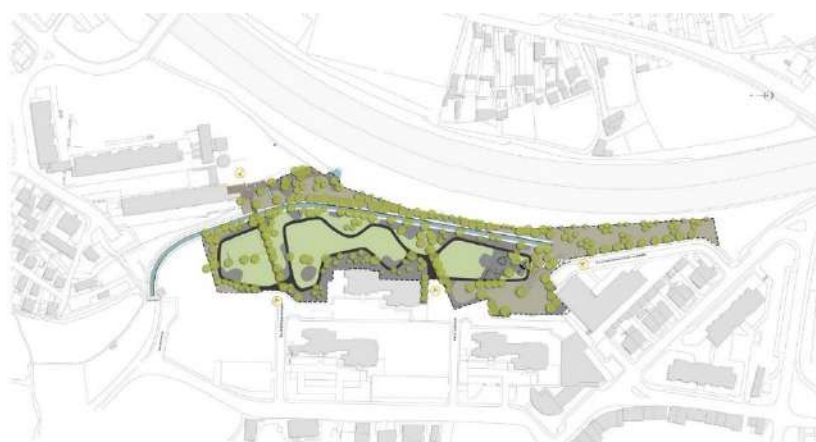


Fig. 18 Planta do Projeto do Parque dos Amores

Fonte: http://ambiente.maiaidigital.pt/ambiente/parques_jardins/projectos-1/parque-urbano-dos-amores

Fisicamente, é de notar a preocupação existente na ligação do parque com a restante envolvente, mesmo existindo o grande impacto da autoestrada, que foi vencido pela existência de vegetação. Notamos também, que está presente a resolução da margem, anteriormente mencionada, da

relação parque – rua – edificado. A interligação e conectividade deste projeto é bastante notória, através dos caminhos pedonais que são extensões das linhas estruturantes da malha urbana, não quebrando o tecido e interligando as vias.

Neste sentido, este exemplo de execução de projeto, transmite-nos importantes informações e elementos que se pretende ter em consideração ao intervir na área em estudo deste presente trabalho.

Capítulo IV – Caso de Estudo: Vale da Montanha

Depois de uma acentuada análise a diferentes elementos morfológicos, é possível ter uma opinião formada e coesa sobre a temática em estudo. É possível também elaborar um projeto para o espaço escolhido como zona de intervenção, tendo como base todas as temáticas estudadas e analisadas anteriormente.

No entanto, antes de qualquer intervenção é necessário proceder a uma apresentação, análise e enquadramento do espaço em estudo, que nos possibilite compreender o local da melhor maneira possível. Daí, após esta compreensão, é possível agir corretamente tendo a certeza de que o projeto se enquadra no espaço a todos os níveis a que o local exige, tirando o melhor partido deste.

Assim sendo, seguidamente é apresentada toda a análise que foi efetuada ao local, que é uma mais-valia para a criação de um projeto coerente e sobretudo integrado na respetiva envolvente, não fosse a interligação e conectividade a principal chave para o bom funcionamento de tudo que possa ser feito daqui para a frente.

A análise incide-se numa apresentação, localização e enquadramento do local, onde podemos ver a escalas consideradas o impacto do espaço na cidade de Lisboa. De seguida, é apresentada uma análise biofísica, que destaca as características do local a diversos níveis físicos, uma análise urbanística, que caracteriza o local no espaço e na cidade, e ainda uma análise socioeconómica que dá a conhecer o local a níveis populacionais e estatísticos.

4.1 Localização

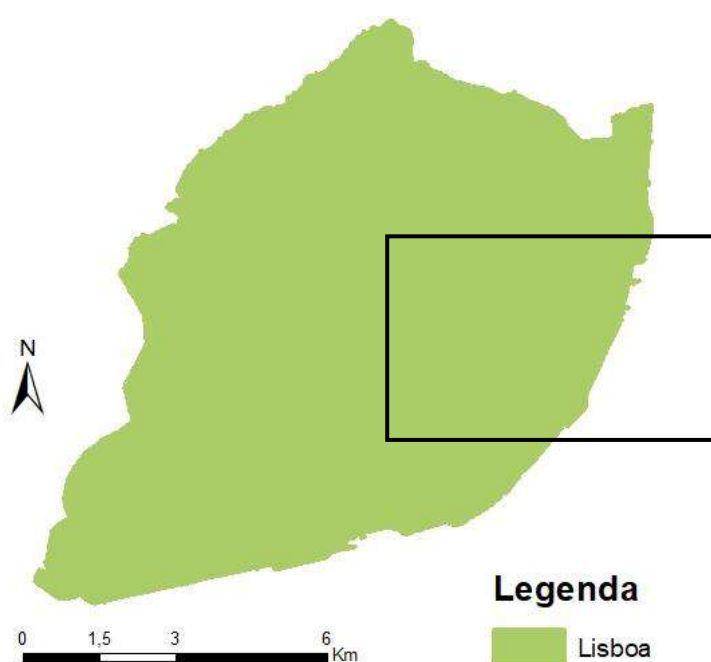


Fig. 19 Enquadramento na cidade de Lisboa
Fonte: Autora

A área em estudo localiza-se no concelho de Lisboa, entre as freguesias do Areeiro, Beato e Marvila. A Norte, encontra-se o Parque da Bela Vista, sendo este um conhecido parque da cidade, uma vez que é neste local que se realiza o festival do Rock In Rio. A fazer fronteira Oeste, fica a freguesia de Alvalade. Este espaço localiza-se entre freguesias em que a habitação e o comércio são as principais atividades, o que leva a crer que este espaço está

bem localizado, para que no futuro possa ser bem utilizado como espaço de lazer e atividade.

Estas atividades apontam para que o Vale da Montanha, provoque uma boa dinamização no espaço e no quotidiano da população.

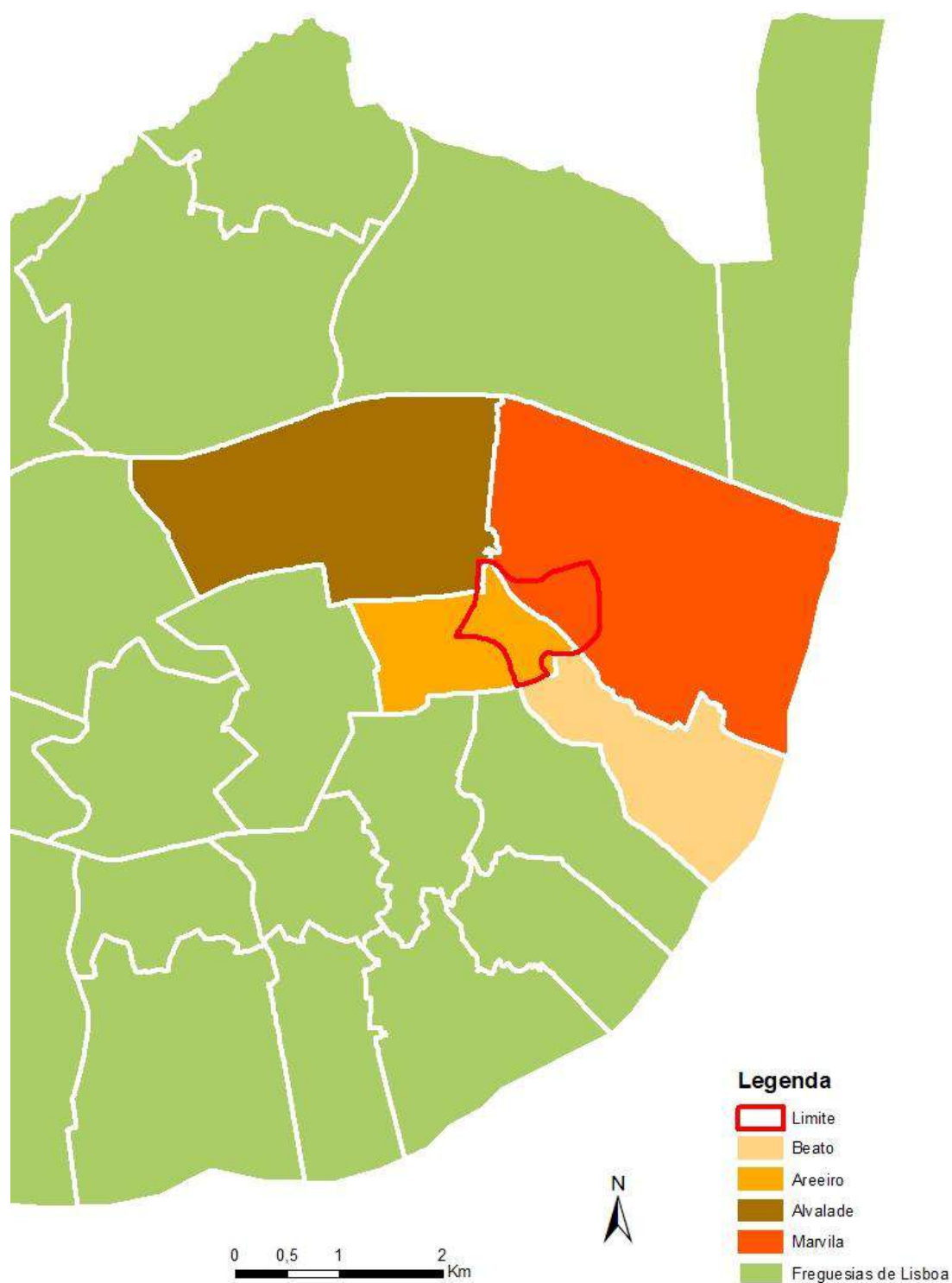


Fig. 20 Carta com limite da área de estudo e respetivas freguesias envolventes
Fonte: Autora



Fig. 21 Vista aérea da área de estudo
Fonte: Google Mapas

4.2 Enquadramento Legal

Quando se pretende intervir num determinado espaço, é imprescindível recorrer ao seu enquadramento legal, de modo a compreender se existe algum tipo de limitação ou proposta de usos para a área em questão.

Portanto, vigoram atualmente no concelho planos de ordem municipal que merecem a sua ênfase, pois ditam as linhas de orientação para o ordenamento do território. Daí é preciso compreender o que nos foi transmitindo o Plano Diretor Municipal ao longo do tempo.

4.2.1 Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL) – 1948



Fig. 22 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1948
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Duarte Pacheco contratou o arquiteto urbanista Etienne Groer em 1938, que juntamente com os serviços técnicos municipais definiu as linhas de desenvolvimento da cidade. Em 1948, o plano foi concluído e aprovado pela CML, embora nunca tivesse tido aprovação governamental.

Este plano tinha as seguintes linhas principais de força:

- Criação de uma rede viária radiocêntrica a partir de um eixo construído pela Av. A. Augusto Aguiar e o seu prolongamento até à estrada Lisboa – Porto;
- Organizar densidades populacionais decrescentes do centro para a periferia;
- Criar uma zona industrial na zona oriental da cidade, associada ao porto;
- Construir uma ponte sobre o Tejo no Poço do Bispo – Montijo, ligada a uma das circulares;
- Construir um aeroporto internacional na parte norte da cidade;
- Criar um parque em Monsanto com cerca de 900 hectares, e uma zona verde em torno da cidade que incluiria o Parque de Monsanto e que se prolongaria pela várzea de Loures até ao Tejo.

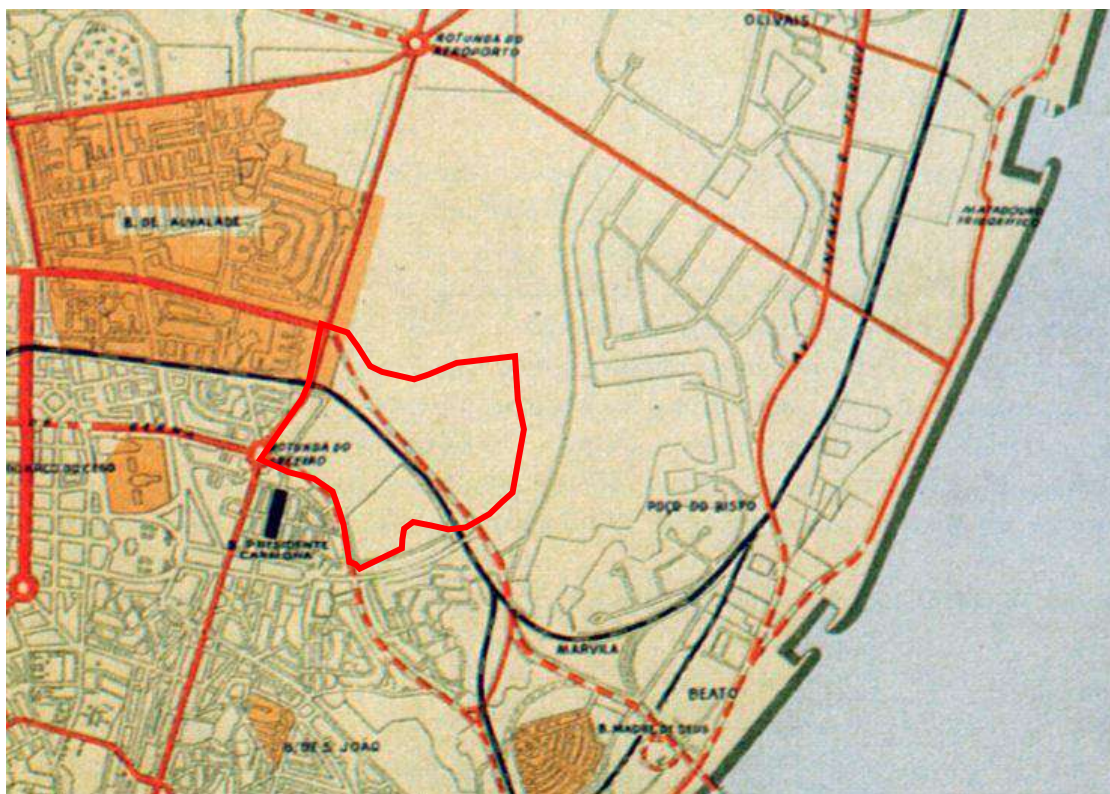


Fig. 23 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1948, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

O principal instrumento do plano foi o zonamento, dividindo o espaço em áreas com diferentes usos, às quais se aplicava legislação específica. Ampliando o PGUEL sobre a zona em estudo, podemos observar as intenções do plano para o Vale da Montanha, que observando a figura ainda não é bem explícito algumas diretrizes e linhas de orientação do local.

Primeiramente, podemos observar que entre 1938 e 1948 a zona de intervenção encontrava-se sem qualquer tipo de construção de edificado e provavelmente classificado como vazio urbano. É de notar também a ausência de uma das vias mais marcantes do local hoje, a Av. Marechal António de Spínola e a inexistência do Parque da Bela Vista. É de notar também, a presença da linha férrea que já marcava o vale.

Uma das intenções do plano é a criação de uma avenida que vem do prolongamento da Avenida dos Estados Unidos da América, dirigindo-se para Sul, até ao Beato. No entanto, podemos ver que tal intenção não se concretizou.

4.2.2 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa (PDUL) - 1959



Fig. 24 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1959

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Em 1954, a Câmara Municipal de Lisboa criou o Gabinete de Estudos de Urbanização com o objetivo de proceder à revisão e atualização do Plano de 1948. Mantendo a maior parte das propostas do plano anterior, apesar de ter introduzido alterações importantes, o PDUL apresentou algumas intenções, como a construção da ponte sobre o Tejo a partir de Alcântara ligando a Almada, uma autoestrada

contornando o Parque de Monsanto (de Alcântara por Campolide até à Buraca) e a construção de duas autoestradas, uma para o Norte e outra para o Sul na continuação da ponte.

Colocando o local de intervenção no PDUL, a intenção mais marcante deste plano é intenção de criação de uma via no prolongamento da Avenida Estados Unidos da América. Intenção que neste plano foi reforçado, pois foi originado como visto anteriormente, no Plano de 1948.

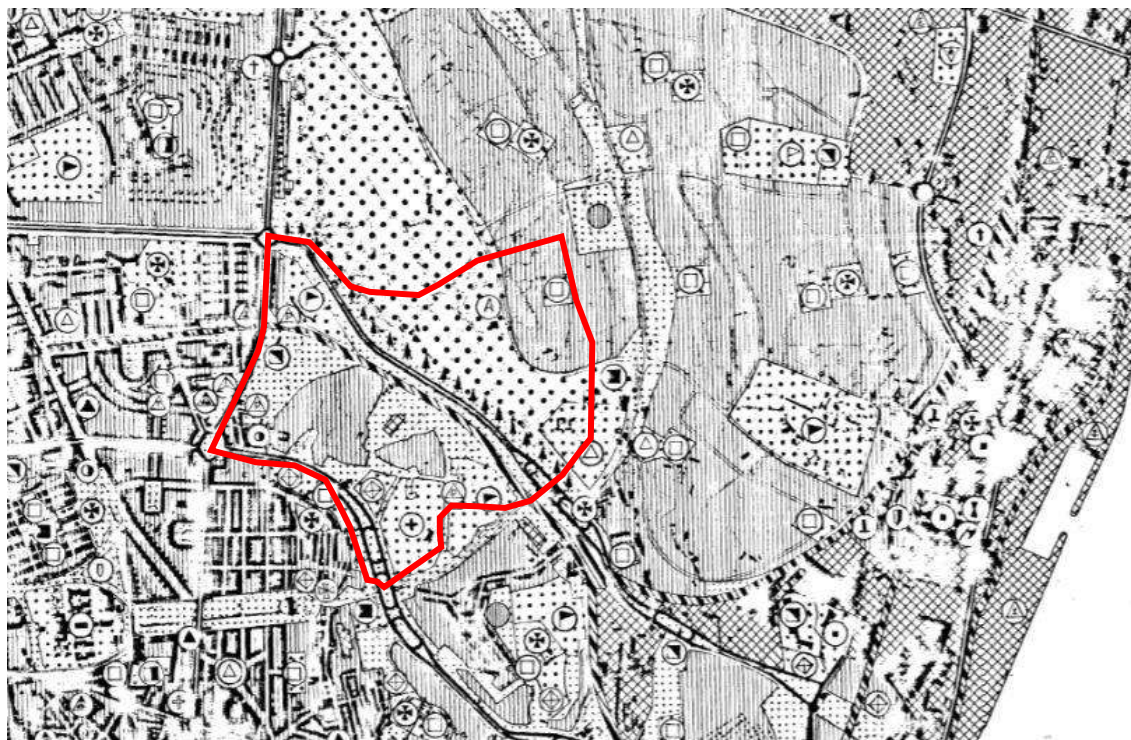


Fig. 25 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1959, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Também é possível notar neste plano uma evolução no tecido urbano da cidade. Evolução essa que é marcada, por exemplo, pelas linhas de orientação do Parque da Bela Vista e pela delimitação de territórios agrícolas.

4.2.3 Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL) – 1967



Fig. 26 Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

O PGUCL foi publicado em 1977 pela Portaria nº 274/77, de 19 de Maio. A sua elaboração deveu-se à necessidade de um instrumento que enquadrasse a nova realidade urbana, nomeadamente o aumento do tráfego automóvel, o arranque da rede de metropolitano, a construção da ponte sobre o Tejo e o início do processo de terciarização do centro e do crescimento dos arredores da cidade.

Portanto, na sequência destes acontecimentos, a Câmara Municipal de Lisboa decidiu encomendar ao arquiteto urbanista Meyer-Heine, uma revisão do PDUL, resultando num instrumento de ordenamento do território que abrangia a totalidade da área do concelho elaborado entre 1963 e 1967, mas apenas publicado em 1977.

Para a execução deste plano, as principais linhas orientadoras foram as seguintes:

- Criação de um eixo distribuidor, apoiado a norte e a sul na autoestrada do norte e na ponte, passando pelo aeroporto;
- Prolongamento da Av. Da Liberdade como grande eixo monumental, mas com funções de autoestrada como no PDUL anterior, com o objetivo de descongestionar a Baixa e criar um novo pólo que atraía o tráfego para fora do centro, o Alto do Parque;
- Divisão da cidade em “unidades base de planeamento”, designadas por Unidades de Ordenamento do Território.

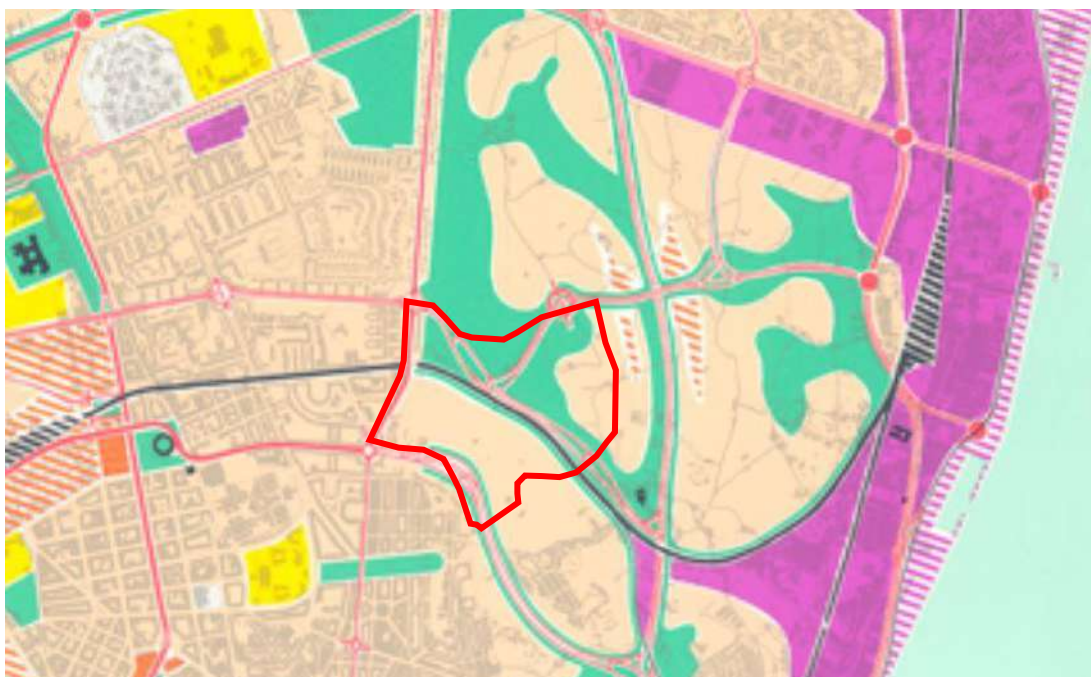


Fig. 27 Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Neste plano, o local de intervenção é classificado como área verde e a sua envolvente como zona habitacional. É de notar a forte presença do caminho de ferro e a persistência da ideia de projeção de vias que atravessam o vale. Também é de notar o aparecimento, ainda não completo, da Av. Marechal António de Spínola.

4.2.4 Plano Estratégico de Lisboa (PEL) - 1992



Fig. 28 Plano Estratégico de Lisboa, 1992

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

maior prioridade para Lisboa. Este plano constituiu um importante instrumento durante 10 anos, para apoio da tomada de decisão, visando estabelecer as linhas orientadoras da atuação municipal no sentido do ordenamento e desenvolvimento da cidade.

O Plano Estratégico de Lisboa enunciou grandes objetivos estratégicos, sendo eles os seguintes:

- Fazer de Lisboa uma cidade atrativa para viver e trabalhar;
- Tornar Lisboa competitiva nos sistemas das cidades europeias;
- Reafirmar Lisboa como capital metrópole;
- Criar uma administração moderna, eficiente e participada.

A aceleração das transformações urbanas e das mutações sociais, nas grandes metrópoles e cidades, veio questionar os métodos e os processos de planeamento utilizados ao das décadas de 40/70. Tendo isso em mente, a CML aprovou em 1990 as bases para a elaboração do Plano Estratégico e do Plano Diretor Municipal. Foi nessa proposta que se definiu os princípios orientadores do processo de planeamento e os objetivos de

Esses objetivos que tinham como fim, permitir que a cidade fosse objeto de profundas transformações e se projetasse adequadamente no futuro, pressupunham ultrapassar graves carências então existentes, sobretudo ao nível da habitação e das infraestruturas urbanas. Por outro lado, um esforço de requalificação de alguns dos seus espaços públicos de forma a dar resposta a uma melhoria da qualidade de vida dos residentes.



Fig. 29 Plano Estratégico de Lisboa, 1992, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

O objetivo central foi tornar Lisboa uma cidade do séc. XXI, ou seja, uma cidade mais humana e mais moderna. Para isso houve uma necessidade, na gestão autárquica, de se concretizar o “projeto cidade” num modelo urbanístico para Lisboa. O modelo de ordenamento deste plano, constitui uma inovação nos modelos dos planos estratégicos europeus, de cariz socioeconómico, em que no caso de Lisboa, integrou um modelo urbanístico espacializado e diferenciado em quatro unidades territoriais com alguma homogeneidade:

- Área Central de Lisboa – Centro da cidade e da AML;
- Charneira Urbana – Arco Terciário Direcional;
- Coroa de Transição – Periferia com articulação metropolitana;
- Arco Ribeirinho – Ligação da cidade ao rio sem perder o porto.

Ao enquadrarmos o local de intervenção no Plano Estratégico de Lisboa, vemos que este está localizado na Charneira Urbana – área de novas centralidades onde se deverá organizar o Arco Terciário e de Interfaces de Transportes. A norte do limite do local, ainda se enquadra parte da Área Central de Lisboa – onde se deverá consolidar e reorganizar o Centro da Cidade, principal polo da Área Metropolitana. E ainda, parte das Áreas de Expansão de Terciário.

4.2.5 Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) – 1994

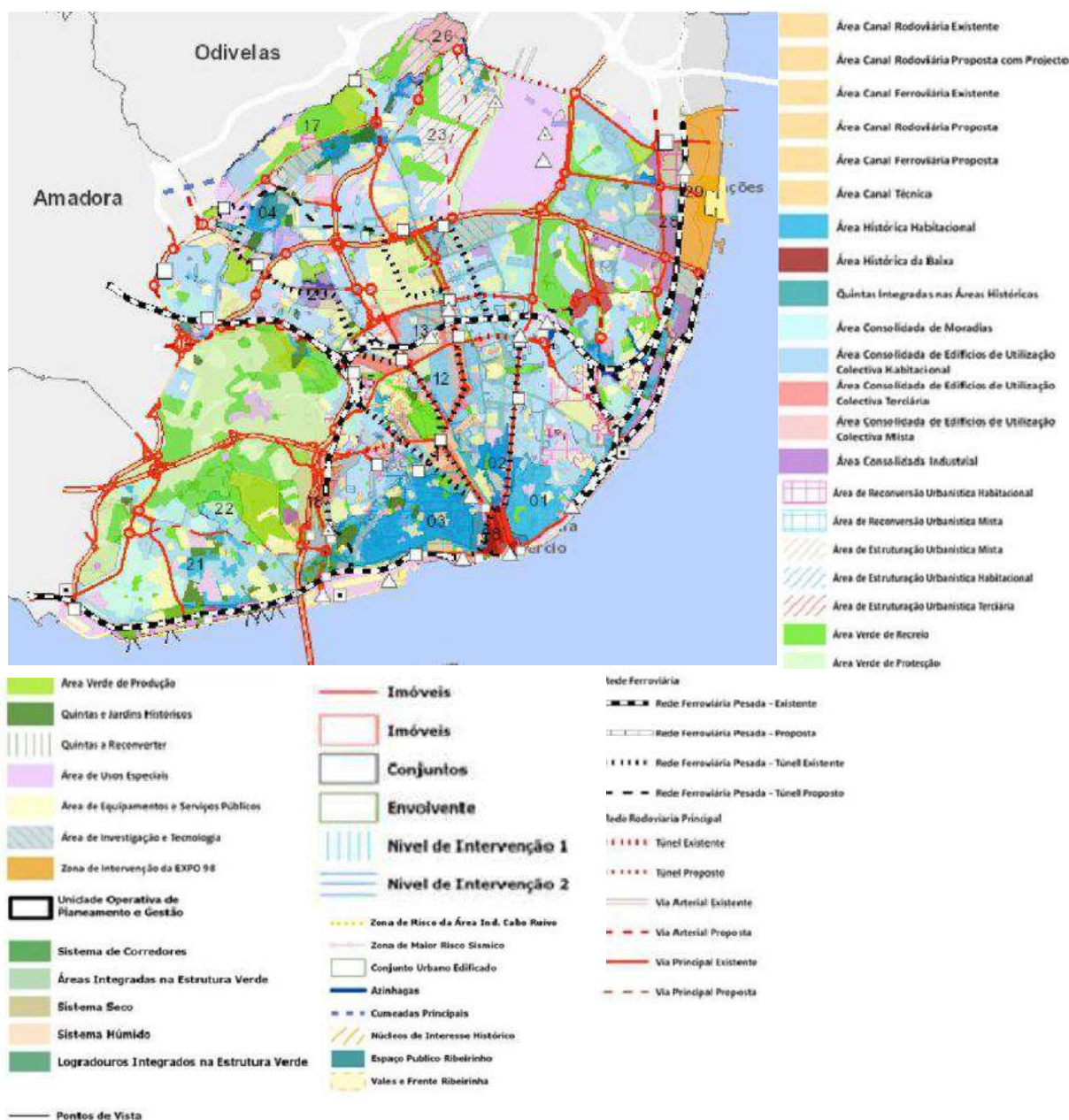


Fig. 30 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 1994

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

O PDM de 1994 foi pensado para vincular a organização, usos e regras de planeamento e gestão da Cidade por 10 anos. Procura, antes de mais, traduzir as opções e os conceitos urbanísticos formulados no âmbito do Plano Estratégico de Lisboa. O PDM articula as suas propostas em três vetores: a definição dos usos do solo (matéria central de um PDM), a salvaguarda e valorização das componentes ambientais e patrimoniais e o estabelecimento de unidades operativas.



Fig. 31 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 1994, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Como podemos observar na imagem, o PDM de 1994 qualificava o solo do local de intervenção com diferentes tipos de solo, como seria de esperar, pois hoje podemos observar as diferentes atividades praticadas no local. O solo é qualificado como:

- Área Histórica da Baixa, onde se permite o predomínio do uso terciário, sendo a superfície total de pavimento máxima de 80%.

“A Área Histórica da Baixa deve ser objeto de Plano de Pormenor ou de Regulamento Municipal, que tenha por fim a preservação e revitalização do conjunto arquitetónico e urbanístico e nomeadamente: a) Preservar os edifícios de traça e construção setecentista bem como os de especial interesse arquitetónico ou urbanístico e definir as regras e condições a que devem obedecer as intervenções sobre o edificado e o espaço público.” (Regulamento – PDM, 1994, Artigo 39º, p.70)

- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Coletiva Habitacional, onde se mantém o uso habitacional predominante bem como as morfologias urbanas e as tipologias das edificações dominantes.

“Nas Áreas Consolidadas de Edifícios de Utilização Coletiva Habitacional as obras de ampliação e de construção só podem ser destinadas a uso habitacional, com exceção do piso térreo que pode ter ocupação de terciário, indústria compatível e equipamentos coletivos.” (Regulamento – PDM, 1994, Artigo 49º, p. 77)

- Área Verde de Recreio, é uma área *“predominantemente destinada a recreio e lazer da população e que integram equipamentos e infraestruturas de apoio a esse fim.”* (Regulamento – PDM, 1994, Artigo 81º, p. 100)

“Nas Áreas Verdes de Recreio, é permitida a construção de infraestruturas e de edifícios para equipamentos de apoio ao recreio e lazer desde que se mantenham as características dominantes de Espaço Verde...”

- Área Verde de Produção, sendo constituída *“por estruturas de produção agrícola e/ou florestal, que podem integrar equipamentos coletivos e infraestruturas para apoio ao recreio, lazer, instalações hoteleiras, e similares e para ação pedagógica ligada à natureza ou ao património.”* (Regulamento – PDM, 1994, Artigo 82º, p. 100)
- Área de Usos Especiais, são áreas de instalações para fins militares, áreas portuárias, área aeroportuária e áreas ocupadas por infraestruturas e instalações de transportes, saneamento básico, eletricidade e telecomunicações.

“Nas Áreas de Usos Especiais são mantidos os usos a que atualmente estas áreas se encontram afetas...” (Regulamento – PDM, 1994, Artigo 86º, p. 102)

4.2.6 Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) – 2012

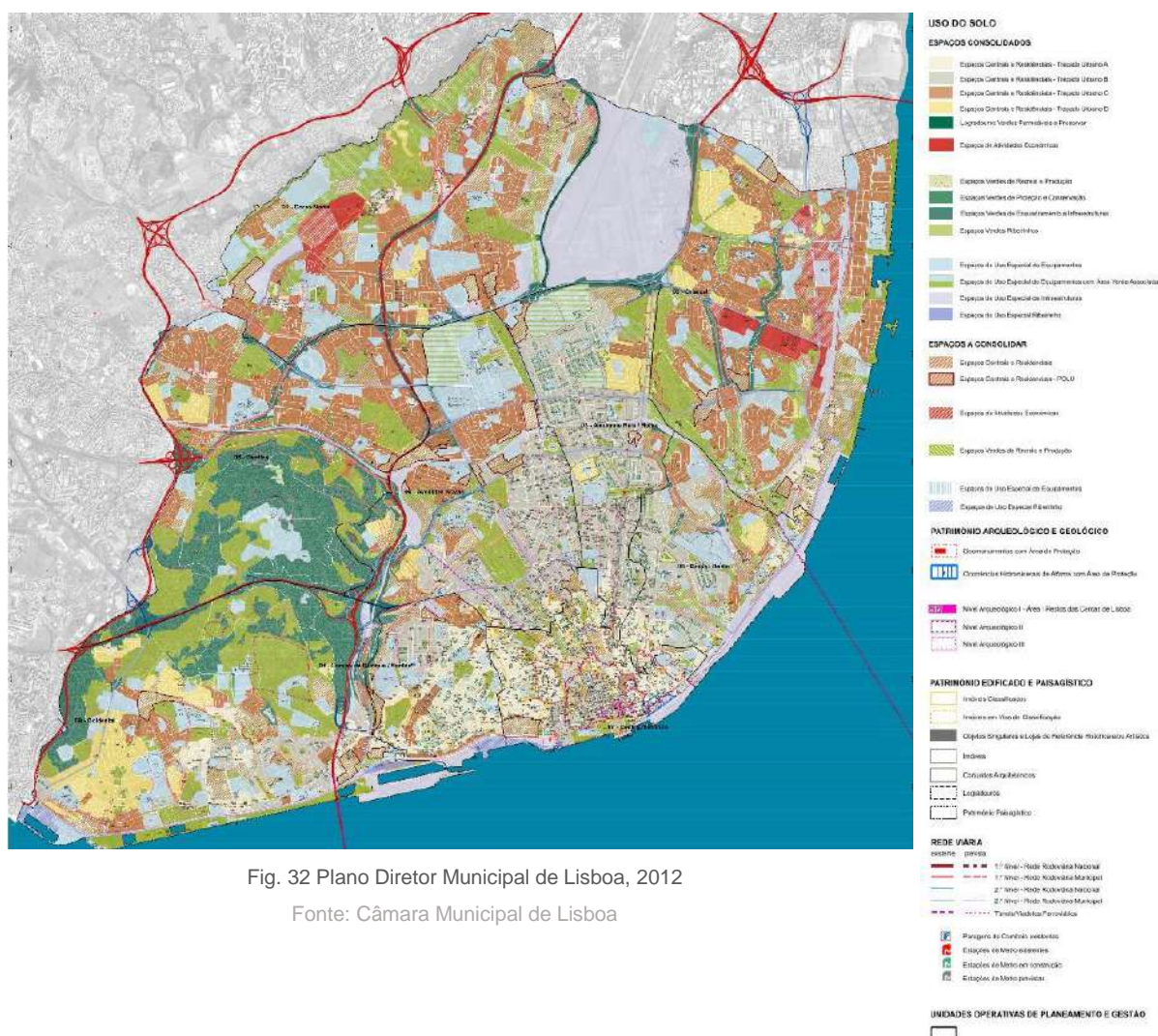


Fig. 32 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

O novo PDM da cidade entrou em vigor a 31 de Agosto de 2012, pois desde 1994 que Lisboa não tinha um novo PDM. Este novo PDM assenta em quatro grandes prioridades estratégicas:

- Afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais;
- Regenerar a cidade consolidada;
- Promover a qualificação urbana;
- Estimular a participação e melhorar o modelo de governação.



Fig. 33 Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012, aproximação ao local de estudo

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Em análise ao Plano Diretor Municipal de Lisboa de 2012, a fim de perceber o planeamento e gestão do local, verificou-se que a área em estudo insere-se em três unidades operativas: na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão Oriental (UOPG 2), que abrange os bairros de Santa Maria dos Olivais, Oriente e Marvila; na UOPG Almirante Reis/Roma (UOPG 3), que abrange os bairros de Alvalade e São João de Brito, Areeiro e São Jorge de Arroios e Anjos; e na UOPG Graça/Beato (UOPG 6), que abrange os bairros Graça e Penha de França, São João e Beato.

É de notar que segundo o PDM, o limite de intervenção da área em estudo apresenta espaços a consolidar que pela qualificação do solo vão de encontro aos espaços já consolidados. Nomeadamente, espaços verdes de recreio e produção e áreas residenciais centrais.

Para o presente trabalho, os objetivos que serão de maior importância são os que pretendem trabalhar nas assimetrias urbanas a fim de minimizar os efeitos de fragmentação, valorizar a vertebração da estrutura ecológica urbana inerente ao sistema de vales, a revalorização e requalificação da caracterização biofísica que tenha a ver sobretudo com os espaços verdes e vales.

4.2.7 Corredor Verde Oriental (2016)

Como mencionado anteriormente, com o decorrer dos anos o mundo em que vivemos tornou-se cada vez mais urbano, resultando em cidades cada vez mais povoadas, provocando uma ameaça para a conservação da biodiversidade de animais, plantas e habitats. Áreas metropolitanas como a cidade de Lisboa, são o exemplo de um crescimento infrene, conduzido pela efetivação de bairros clandestinos, subsequentemente e em prole da qualidade de vida dos seus habitantes, foram notoriamente integrados no perímetro urbano.

Devido ao rápido crescimento de cidades como Lisboa, é de notar as dramáticas mudanças que vão alterando a forma urbana da cidade, criando uma pressão sobre a paisagem urbana que consequentemente, resulta numa carência de espaços verdes de uso público. Isto é, o processo de urbanização altera padrões de biodiversidade de locais, fragmentando ou até mesmo destruindo manchas de habitat. No entanto, é possível identificar um conjunto de espaços vazios, que representam um potencial para a criação de novos espaços verdes públicos.

O PDM de Lisboa e o Plano Estratégico para o Espaço Público de Lisboa (PEEPL), estabelecem a necessidade de se desenvolver o Corredor Verde Oriental (para além de outros), com o objetivo de, por um lado, colmatar a falta de espaços verdes urbanos no município de Lisboa e por outro, com o objetivo de se assegurar a articulação da estrutura ecológica a uma escala metropolitana.

O sistema de corredores verdes é associa, de acordo com o PDM de Lisboa, a estrutura ecológica a uma escala metropolitana. O sistema de corredores do município de Lisboa é constituído por: Parque de Monsanto, Arco Ribeirinho, Arco Periférico, Arco Interior, Corredor Verde Oriental, Corredor Verde de Monsanto, Corredor do Vale de Alcântara, Corredor da Alta de Lisboa e pelo Corredor de Telheiras (artigo 12º, PDML).



Fig. 34 Sistema de corredores do município de Lisboa

Fonte: Lima, 2016

O Corredor Verde Oriental localiza-se a este do Município de Lisboa. O Plano de Estrutura Verde tem como objetivos a concretização de uma estrutura sólida e um sistema urbano sustentável, sendo que esta deve ser uma estrutura lúdica

De acordo com o Programa de Concretização da Estrutura Ecológica Urbana na Zona Oriental, definido no PDM, foram elaborados projetos como o Parque Urbano do Vale Fundão, Quinta das Flores, Parque Hortícola de Chelas, projetos de estabelecimento ligações entre estes e ainda a criação de um corredor ciclo-pedonal.

o parque da Quinta das Flores com as áreas envolventes, preservando a memória do local e a morfologia natural do terreno. Este projeto da Quinta da Flores assegurou a reabilitação dos percursos existentes e a preservação do estrato arbóreo e arbustivo, das hortas e dos elementos agrícolas presentes, conservando a memória de um passado rural.

O projeto da Quinta da Flores consiste na área nascente da Quinta e na zona de hortas adjacentes a esta, incluindo o percurso que liga esta quinta á zona Ribeirinha. Esta proposta tinha como objetivo promover a ligação entre

urbanos das duas encostas, a instalação de água para rega das hortas e ainda a definição de uma estrutura arbórea principal.

De acordo com o programa de concretização da Estrutura Ecológica na zona oriental definidas no PDM, outras propostas foram elaboradas, como por exemplo, o caso da criação de um corredor ciclo pedonal na zona ribeirinha e também o percurso que une os três projetos anteriormente mencionados. Como principal objetivo, esta proposta tenciona assegurar a continuidade da estrutura verde, promovendo a circulação pedonal e ciclável em ambiente urbano qualificado.

Ao observar e analisar o território envolvente à Quinta da Montanha e ao olharmos novamente para a Planta de Classificação do Espaço Público, onde podemos verificar que esta área, como já mencionado, integra a categoria de espaço verde de enquadramento e de espaço verde de recreio e produção a consolidar, concluímos que juntamente com a proximidade a outros espaços verdes de diferentes funções, a Quinta da Montanha desempenha um papel estruturante para a expansão do corredor verde oriental. Pois constata-se que a Quinta permite a continuidade do Parque da Bela Vista e do Casal Vistoso, através do estabelecimento da ligação da área das Avenidas Novas, com o Parque da Bela Vista Sul e com o Casal Vistoso e as Olaias, através da ponte pedonal sobre o caminho da Refer.

4.3 Análise

4.3.1 Análise Biofísica

Para análise biofísica considerou-se importante analisar o relevo e exposição de encostas do espaço em questão e a sua envolvente, de modo a compreender como se comporta o território. Considerou-se igualmente relevante, a análise sucinta da hidrografia, bem como do clima e do solo, por se considerar que esses aspetos poderiam influenciar o projeto. Foi ainda feita uma breve análise da vegetação do local em estudo, algo de muita importância para a conceção projetual.

Relevo, Hipsometria e Exposição de Encostas

Conforme o Relatório síntese de Caracterização Biofísica de Lisboa no âmbito da Revisão do Plano Diretor Municipal, constata-se que a diferença de cotas

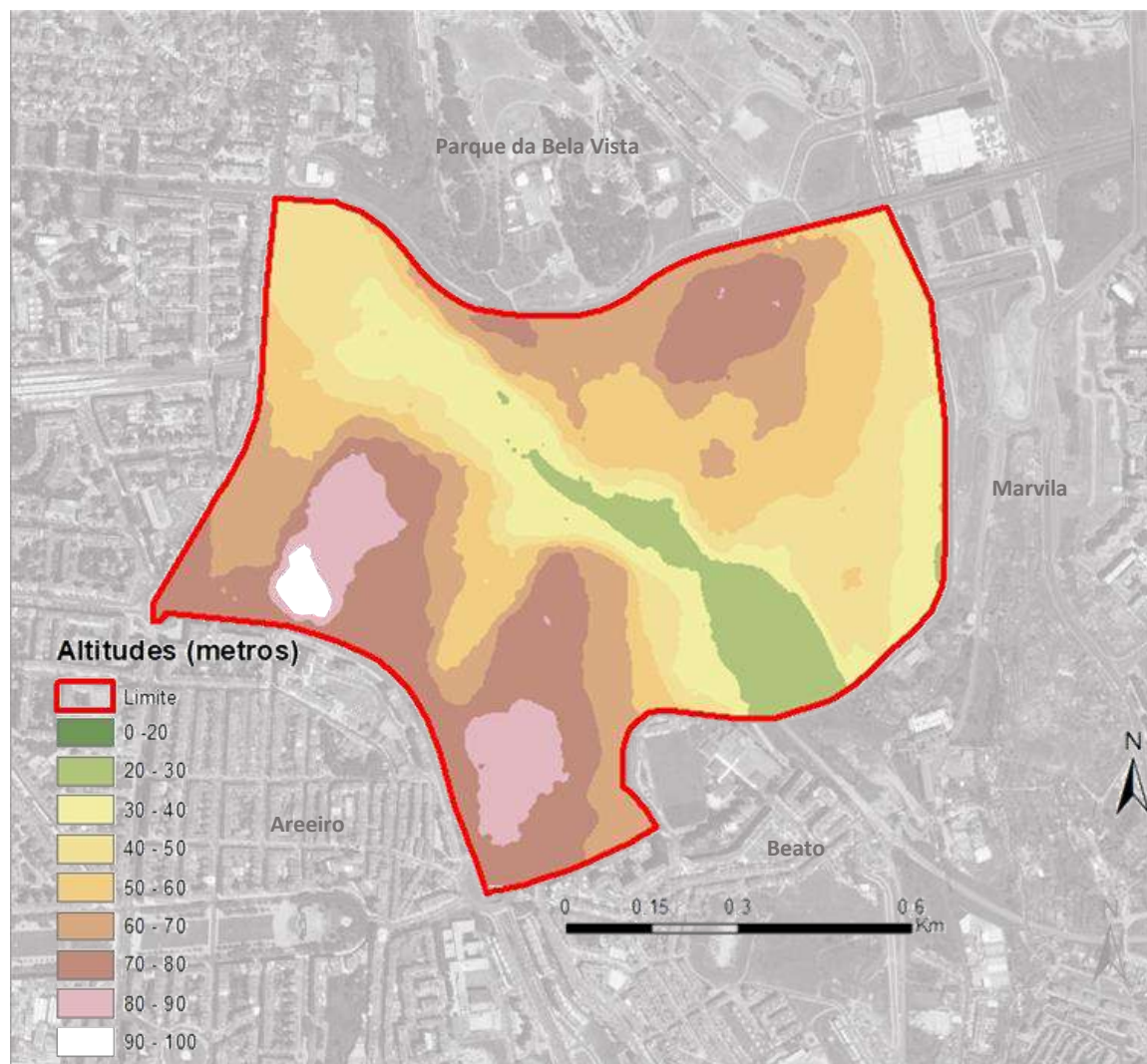


Fig. 36 Carta de Altitudes

Fonte: Autora

altimétricas existentes em Lisboa ocorre entre o nível do mar até à cota dos 230m, que se atinge na Serra de Monsanto, pelo que não existe uma grande diversidade altimétrica. As áreas correspondentes a toda a zona ribeirinhas e

aos vales interiores têm alturas maioritariamente inferiores aos 30m e as encostas rondam alturas aproximadas aos 70m. O local de intervenção vai ao encontro desta constatação. Pois conforme mostra a Carta de Altitudes do local, podemos observar que as áreas correspondentes ao Vale da Montanha têm alturas que não ultrapassam os 50m e existindo também, representado pela mancha verde presente, zonas que não ultrapassam os 30 m.

É de notar, que existe alguma diversidade altimétrica, sobretudo na zona acima da linha de comboio que apresenta alturas entre os 70 e os 100 metros.

Observando a Carta de Declives do local, podemos ver que os declives mais acentuados rondam entre os 23% e os 49 %, acentuando-se estes nas delimitações do Vale da Montanha e nas zonas acima da linha de comboio, indo de encontro ao que constatámos anteriormente na Carta de Altitudes.

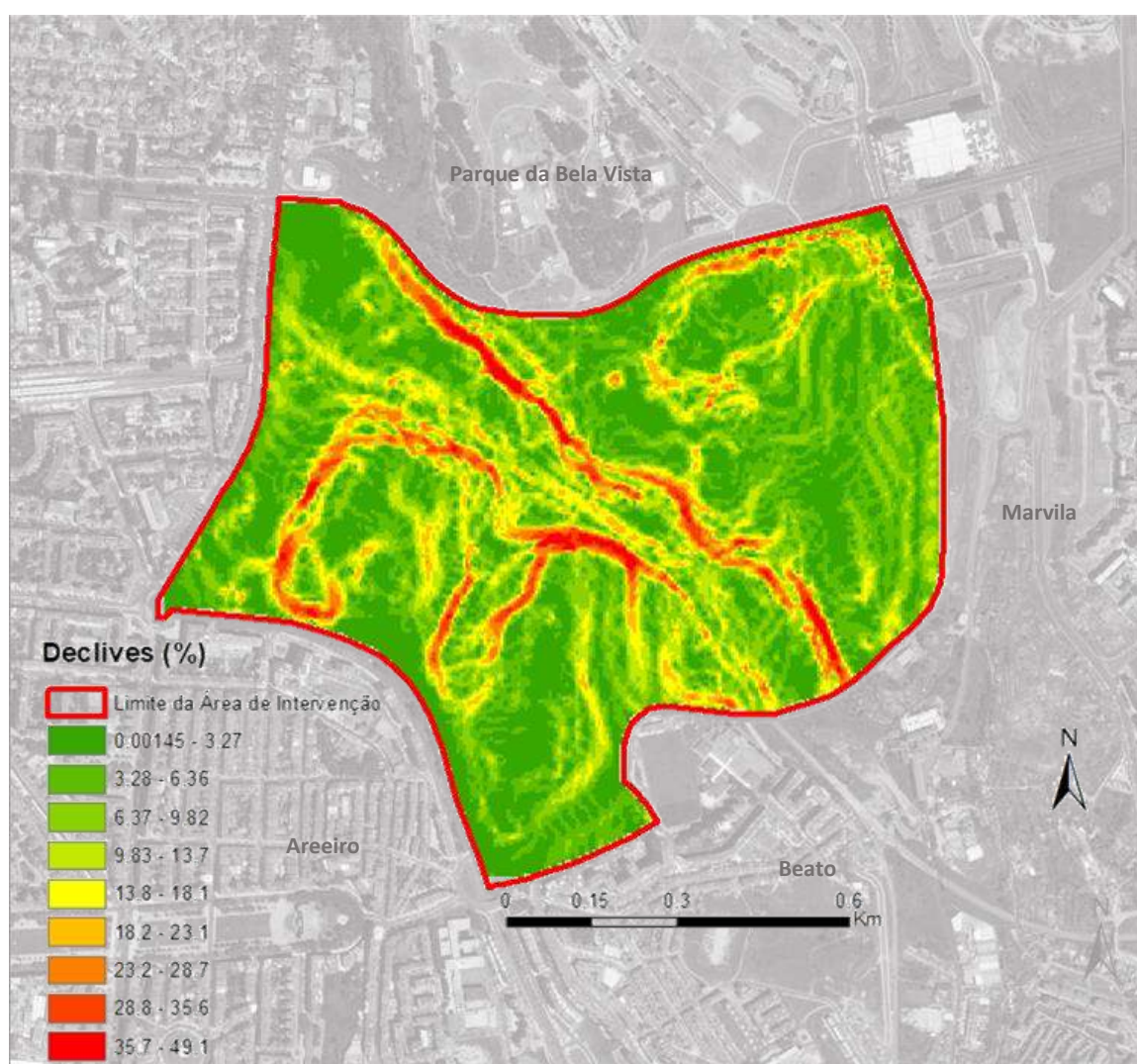


Fig. 37 Carta de Declives
Fonte: Autora

A zona em estudo apresenta maioritariamente declives entre 0 e 14%, mas é na zona de encosta que podemos verificar a grande diferença de declives repentinos, que leva a concluir que este é um local complicado no que toca à altimetria e hipsometria. Por isso, foi importante analisar a exposição de encostas, uma vez que a área apresenta esta diferença de declives.

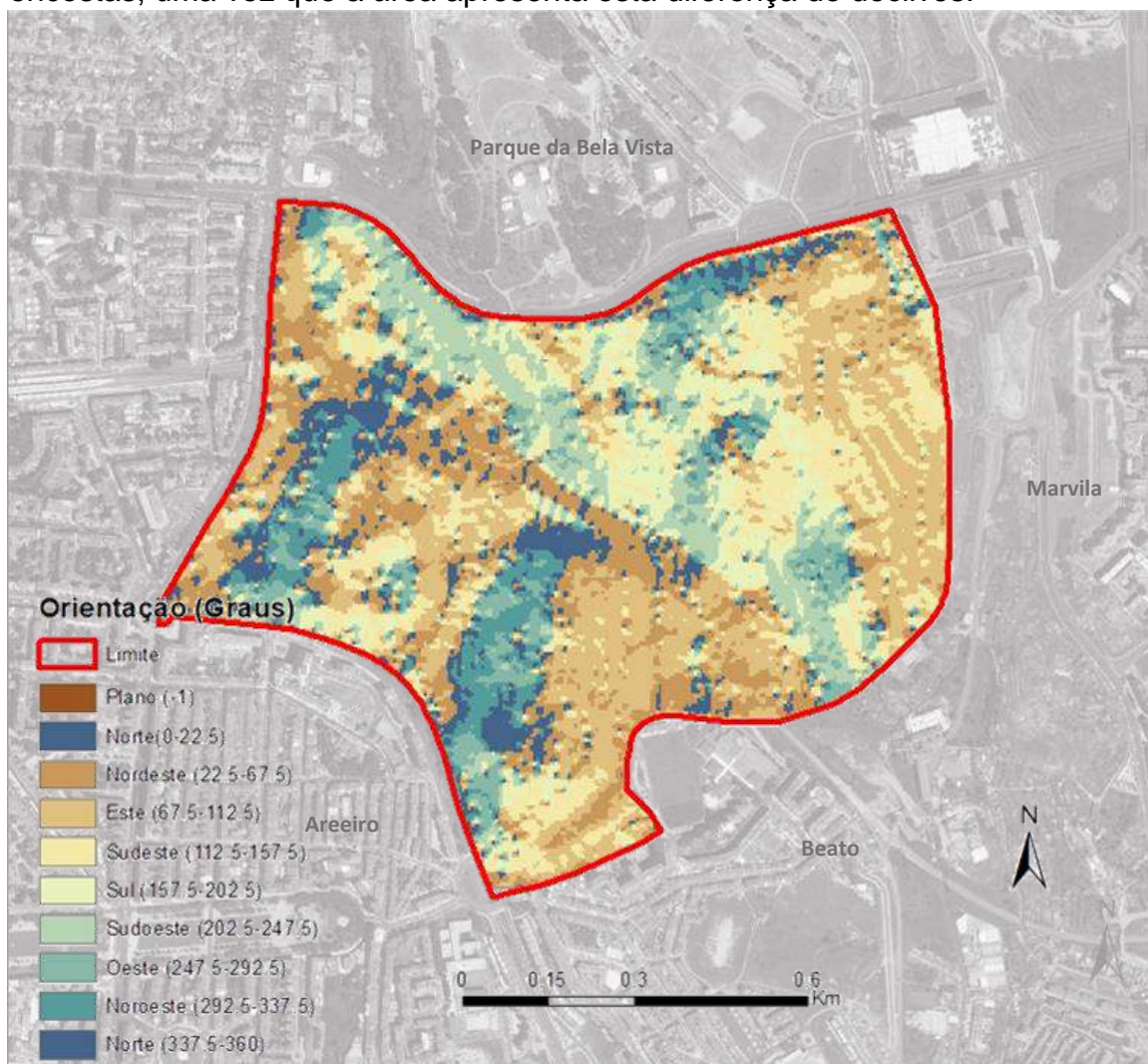


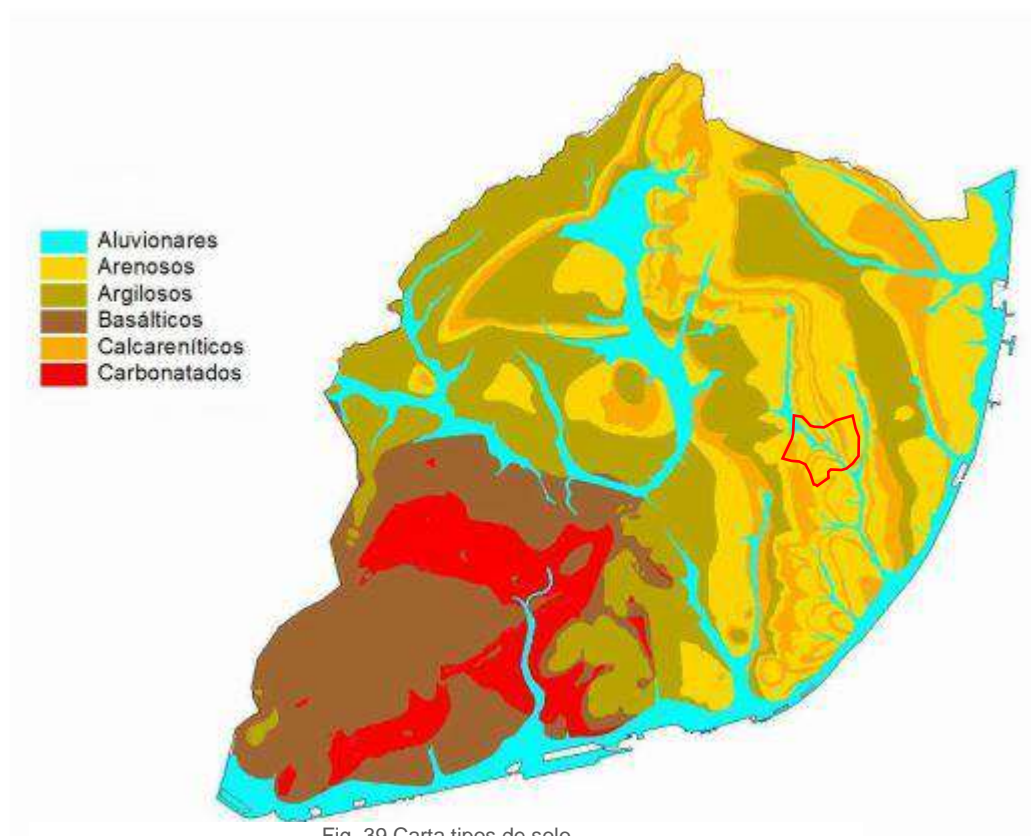
Fig. 38 Carta de Orientações

Fonte: Autora

Verifica-se a Sul do local de intervenção que as encostas encontram-se expostas maioritariamente a Norte, Nordeste, Noroeste e Este. Esta alternância de exposições deve-se precisamente devido à diferença de altitudes que podemos encontrar no local.

Nos quadrantes a nascente, predominam as orientações Este e Sudoeste. No entanto, nas zonas que delimitam o Vale da Montanha, podemos observar que a exposição a Oeste e Noroeste são as que dominam, existindo ainda algumas zonas expostas a Sul e Sudoeste.

Solo



Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

A Carta de Tipos de Solos do Concelho de Lisboa foi realizada com base na Carta Geológica do mesmo concelho.

Tendo em conta as seis classes de Tipos de Solos presentes nesta carta, é de notar que na zona sudoeste do Concelho predominam os solos Basálticos e Carbonatados, que são associados às formações cretácicas carbonatas e vulcano-sedimentares. A restante área de Lisboa é constituída por alternâncias de solos arenosos, argilosos e calcareníticos.

Os solos aluvionares restringem-se à faixa litoral e às linhas de água (vales), estando estes presentes na zona em estudo como se pode observar.

O local de intervenção é composto por solos aluvionares, pois este situa-se no vale da montanha, e por solos arenosos.

Hidrografia

Os principais vales de Lisboa encontram-se em Alcântara, Chelas, Valverde, Arroios, Marvila e Olivais. Os vales na zona oriental da cidade definem colinas, de declives bastante acentuados e variados, distribuídas ao longo da costa.

Com base na planta de altimetria de 1998, a Carta do Sistema Húmido integra as áreas correspondentes a linhas de água, áreas adjacentes e bacias de receção de águas pluviais e correspondem às áreas planas ou côncavas, onde a água e o ar frio se acumulam.

É de observar que na zona de estudo existe uma concentração de linhas de água, sendo este um vale.

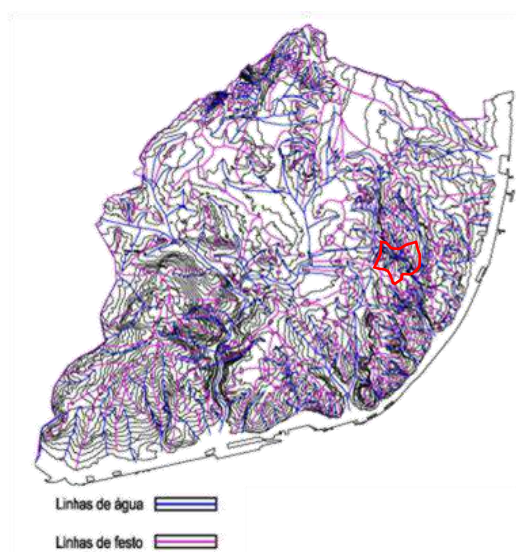


Fig. 40 Fisiografia e morfologia do terreno
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

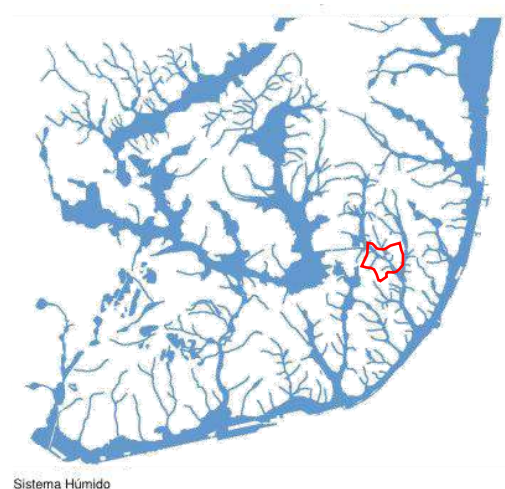


Fig. 41 Sistema Húmido
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Nota-se que a zona em estudo existe uma linha de água bastante marcante no local, que poderá ser utilizada no projeto futuro, a fim de tornar esta zona sustentável.

Geologia

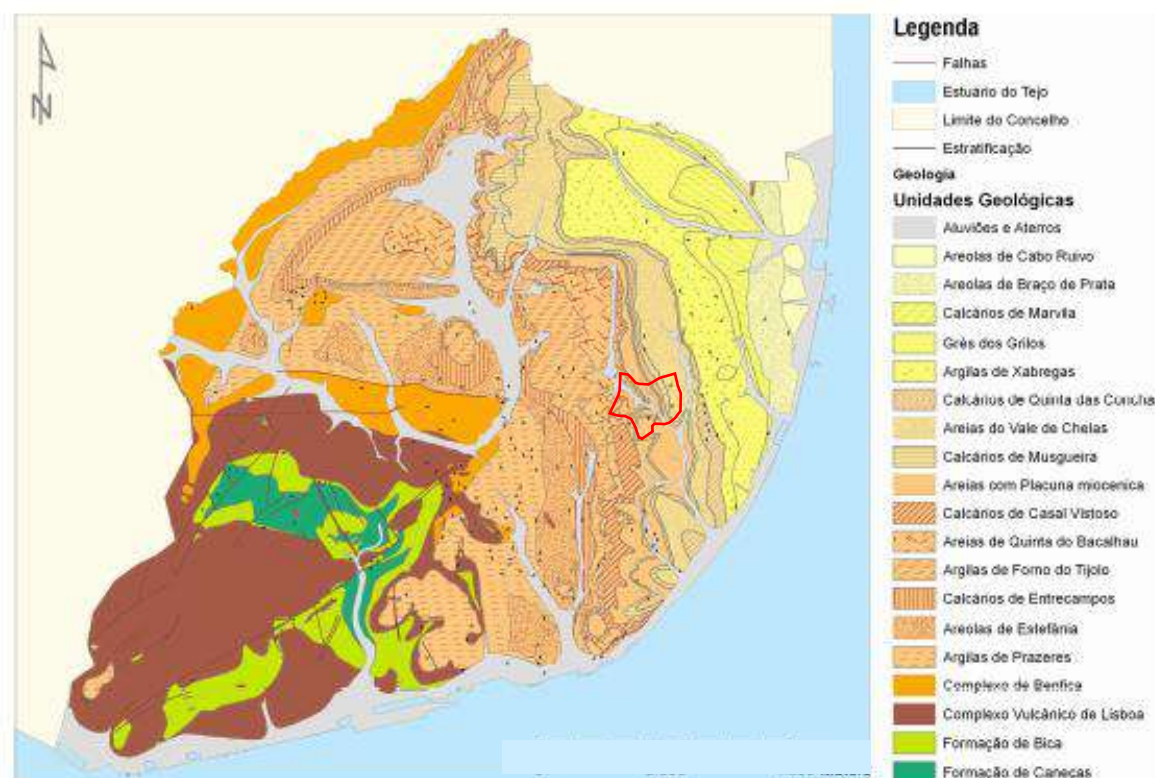


Fig. 42 Carta Geológica

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

Realizada com base na Carta Geológica do Concelho de Lisboa (1986) dos Serviços Geológicos de Portugal, a Carta Geológica do Concelho de Lisboa permite-nos observar que, afloram no concelho formações datadas do Cretácico ao Holocénico.

Em observação à Carta Geológica, consideramos que o local em estudo é composto por Areias do Vale de Chelas e Calcários da Musgueira na zona norte do Vale da Montanha; na zona sul do vale, por Areias com Placuna Miocénica, Calcários do Casal Vistoso e Areias da Quinta do Bacalhau.

As Areias do Vale de Chelas é representado por um complexo de formações arenosas e gresosas de fácies continental e estuarina.

Os Calcários da Musgueira são calcários compactos brancos e grés calcários, uns e outros ricos de conchas.

Quanto as Areias com Placuna Miocénica são areias grosseiras, grés argilosos finos e argilas com *Ostrea* e Placuna Miocénica.

Os Calcários do Casal Vistoso são calcários fossilíferos gresosos e grés compactos.

As Areias da Quinta do Bacalhau são areias formadas por areias em parte ferruginosas com cores vivas, avermelhadas, com lenticulas argilo-arenosas contendo numerosos fósseis.

4.3.2 Análise Urbanística

Cartografia Histórica

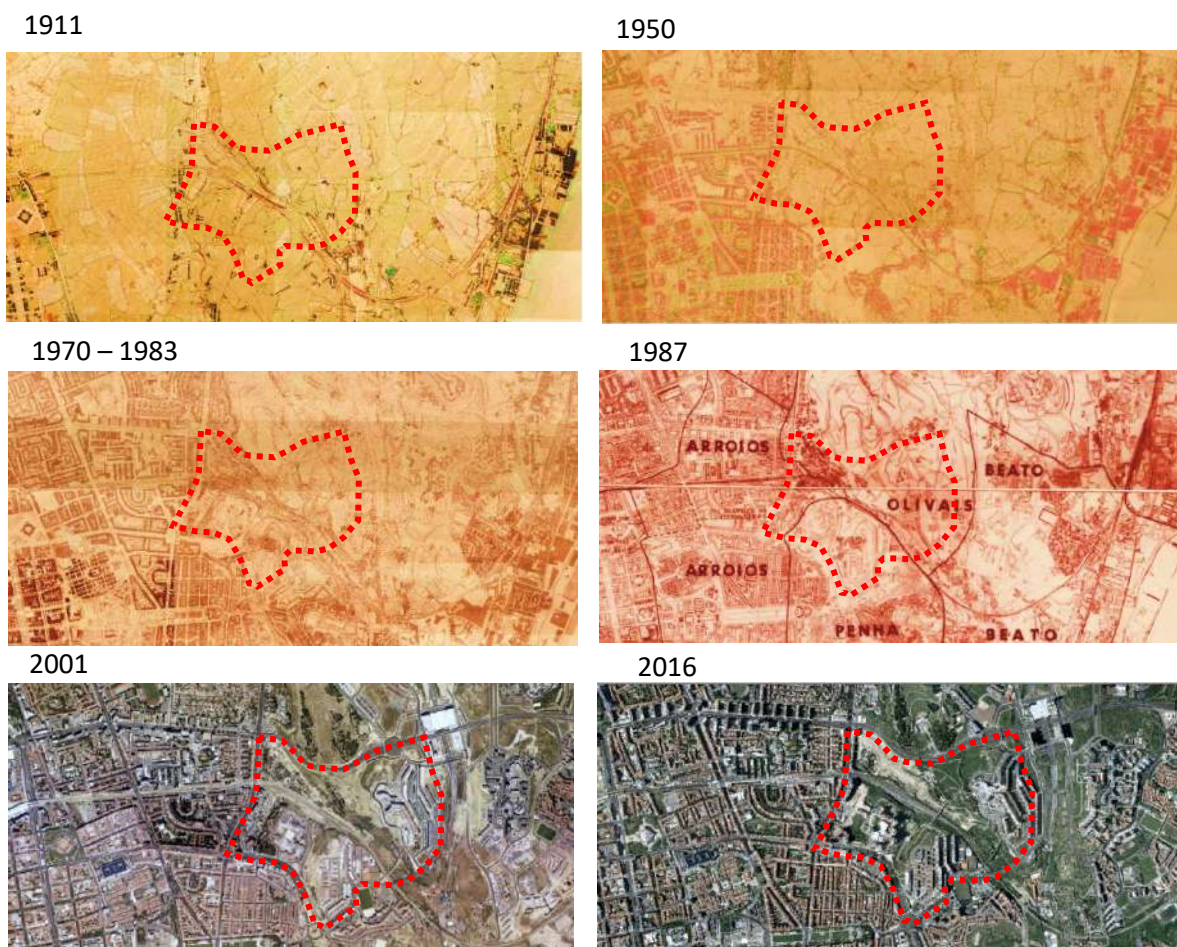


Fig. 43 Evolução Histórica
Fonte: Lisboa interativa

O espaço ocupado pelo Vale da Montanha, foi outrora uma zona predominada por quintas e hortas, como se pode observar na planta de Lisboa de Silva Pinto, de 1911. Podemos observar através da evolução urbana histórica que a envolvente foi sempre evoluindo, construindo a pouco e pouco a malha urbana presente hoje. A partir de 1950, é de se notar o rápido crescimento urbano que se fez sentir aos longo dos 40 anos. É possível reconhecer, por exemplo, a Av. Almirante Gago Coutinho e a diferença que existe entre as duas frentes de rua – de um lado a malha urbana de Alvalade e Areeiro; e do outro o Vale da Montanha, que durante décadas foi ocupado por construções ilegais.

Entre 1970 e 1990 este espaço foi sujeito a demolições progressivas, resultando hoje num local degradado e expectante, com resíduos de plantações das antigas quintas e vegetação espontânea dispersa.

Da ocupação humana antiga, podemos encontrar algumas habitações e os traçados da Azinhaga da Fonte do Louro e da Azinhaga do Pombeiro.

Atualmente esta área encontra-se identificada no PDM como uma área de espaços verdes, assim como a sua envolvente.

Acessibilidade e Transportes

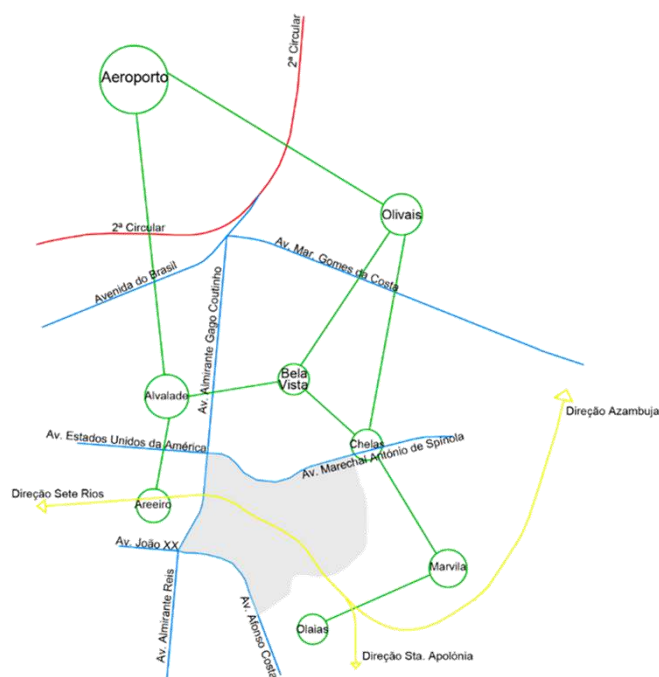


Fig. 44 Diagrama de enquadramento viário

Fonte: Autora

Legenda:
 — Linha de Comboio
 — 2ª Circular
 — Estrutura Viária Principal
 — Enquadramento Local
 □ Área de Intervenção

O Vale da Montanha encontra-se enquadrado numa estrutura viária bastante vantajosa. O seu enquadramento é bastante facilitado pela variada existência de transportes como, o autocarro, o comboio e o metro.

Tendo as suas vias principais ligadas a uma das vias arteriais da cidade, o deslocamento entre os vários pontos principais da cidade, torna-se bastante acessível.

A norte temos o Aeroporto da Portela, que se torna um ponto de referência entre os bairros de Lisboa. Outro ponto de referência importante é a

2ª circular, que ligada a vias coletoras como a Av. Gago Coutinho, permitem a rápida ligação do centro de Lisboa às periferias.

A presença de variados transportes permite ainda, uma maior acessibilidade ao local. Transportes como:

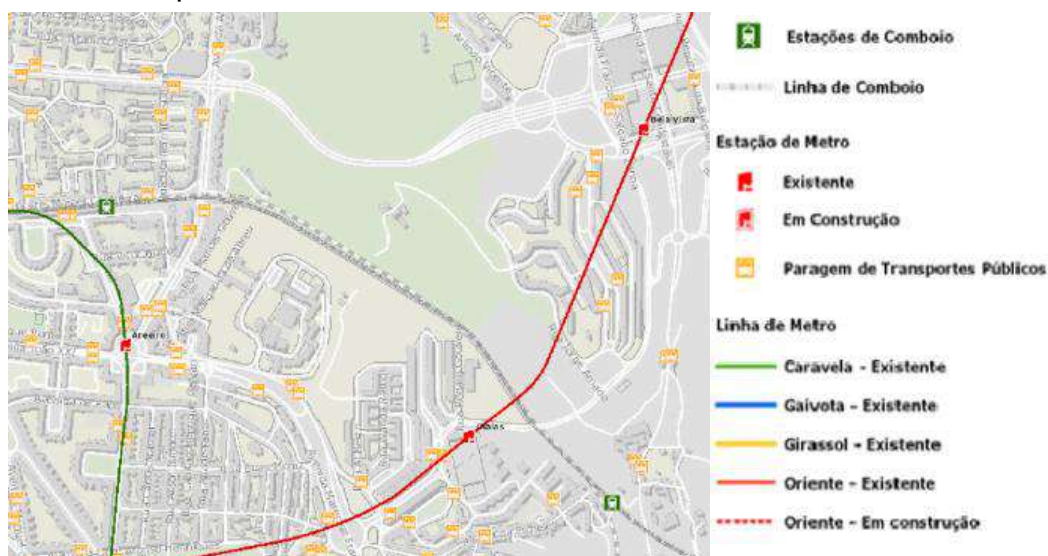


Fig. 45 Rede de Transportes

Fonte: Lisboa interativa

- Comboio suburbano – O Vale da Montanha está compreendido entre as estações Roma-Areeiro e Chelas. É de salientar que a linha ferroviária atravessa o Vale, provocando uma barreira entre o mesmo e o Casal

- Vistoso. O Comboio permite deslocações com direções para a periferia (Azambuja) e para direções internas como Sta. Apolónia e Sete Rios;
- Metropolitano – Estações de metro como a da Bela Vista e Olaias, permitem deslocações pela linha vermelha que tem como destinos, a norte de Lisboa, o Aeroporto, e no centro da cidade, São Sebastião. É possível também a deslocação na linha verde, através da estação do Areeiro.
 - Autocarros – É de notar a existência de autocarros ao redor do Vale da Montanha que permitem deslocações em toda a cidade. A Av. Marechal António de Spínola é a única avenida adjacente ao Vale que não usufrui de passagem de transportes públicos.

Usos e Atividades económicas

Em análise aos usos e atividades económicas na área em estudo, podemos concluir que o uso predominante é a habitação, principalmente na envolvente do Vale da Montanha.

O comércio e os serviços instalam-se maioritariamente junto às principais artérias do local, nomeadamente na Av. Gago Coutinho e na sua continuação

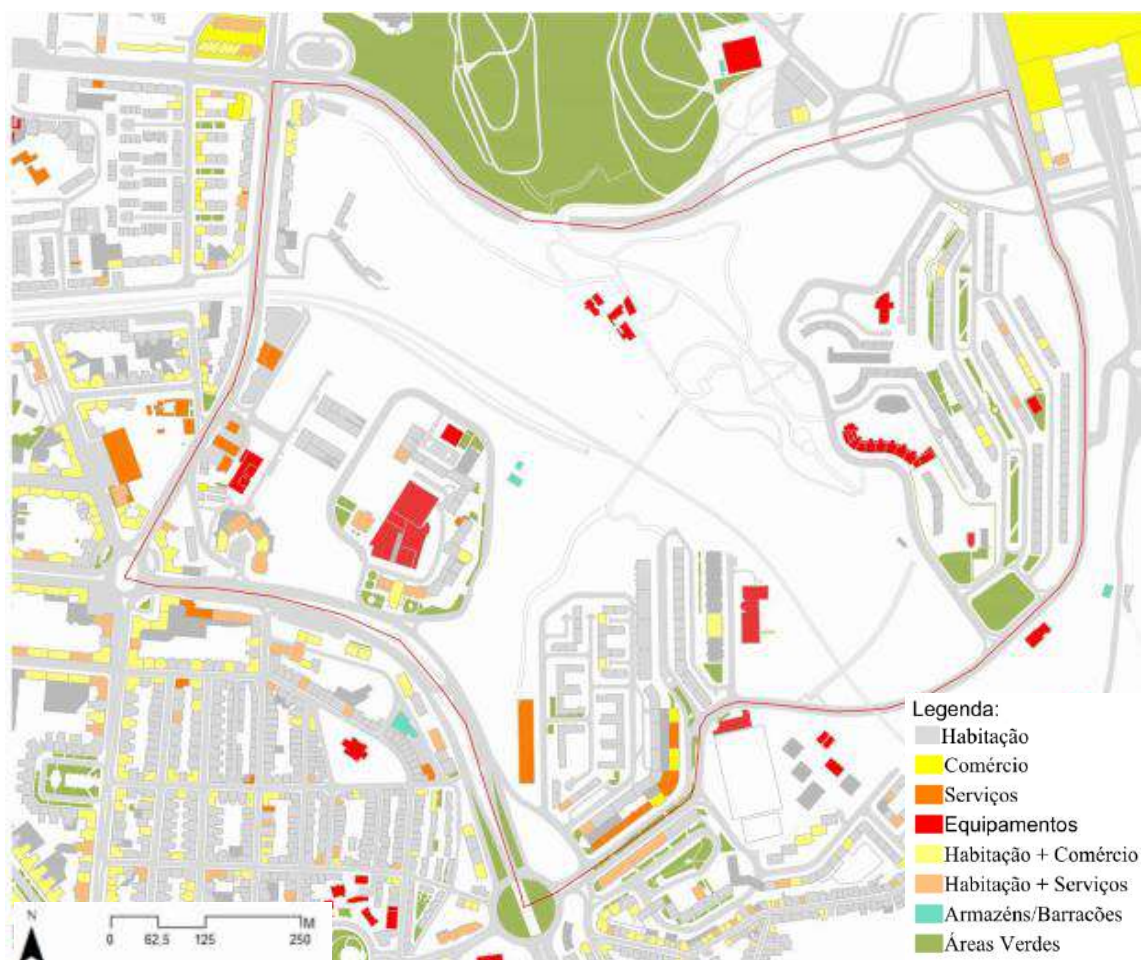


Fig. 46 Usos e Atividades Económicas

Fonte: Autora

para a Av. Almirante Reis. Classificado como comércio tradicional, este instala-se principalmente, no piso térreo dos edifícios e apresenta-se como pequenas lojas de vestuário, restaurantes, cafés e pastelarias. É de salientar ainda a existência de uma superfície comercial de grandes dimensões a oriente do vale.

O número de equipamentos existentes responde em parte às necessidades apresentadas pela população. Os equipamentos localizam-se onde existe a maior concentração de transportes, facilitando o quotidiano da população. Equipamentos como escolas, igrejas e polos desportivos estão presentes em toda a envolvente do vale, num número bastante razoável.

Tal como acontece com o comércio, a maioria dos serviços localizam-se no piso térreo dos edifícios. Serviços como farmácias, bancos e pequenas clínicas de análises de saúde estão presentes essencialmente no Areeiro e Alvalade.

Vistas

Devido à existência de declives acentuados, é possível obter inúmeras vistas do Vale da Montanha, a partir das quais podemos ter noção das altimetrias da zona em estudo.



Fig. 47 Ortofotomapa com marcação de diferentes pontos de vista

Fonte: Autora



Fig. 48 Conjunto de diferentes vistas da área de estudo

Fonte: Autora

}

4.3.3 Análise Demográfica

De maneira a compreender a demografia do local em estudo, foi feita uma pequena análise da mesma, a fim de compreender o dinamismo da zona em relação aos habitantes e que impacto esta teria.

Até 2012, a cidade de Lisboa era composta por 53 freguesias. Desde a entrada em vigor da Lei nº 56/2012 de 8 de Novembro, a cidade encontra-se dividida em 24 freguesias compostas por novos limites administrativos.

O Vale da Montanha situa-se entre quatro freguesias onde é importante perceber a sua demografia, pois o Vale corresponde a um “ponto de encontro central” entre elas. Freguesias estas: Alvalade, Areeiro, Beato e Marvila.

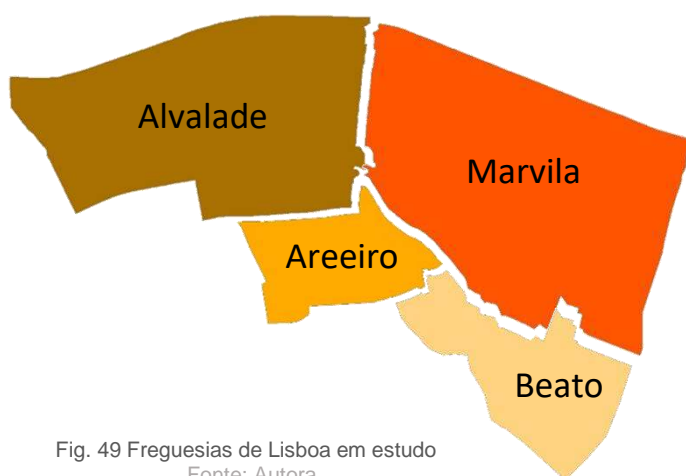
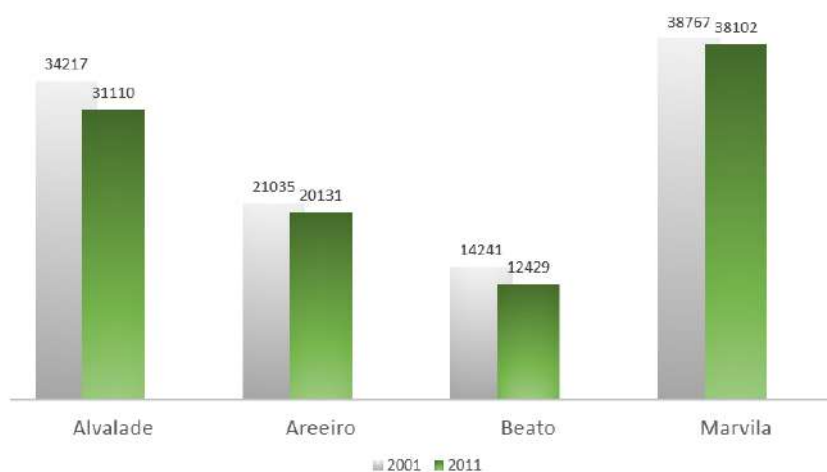


Fig. 49 Freguesias de Lisboa em estudo
Fonte: Autora

Tendo em conta os censos de 2011, a freguesia de Alvalade com 5,34 km² de área e 31.812 habitantes, apresenta uma densidade populacional de 5.957,5 hab/km². Tem como freguesias conglobadas as antigas freguesias de Campo Grande, São João de Brito e Alvalade.

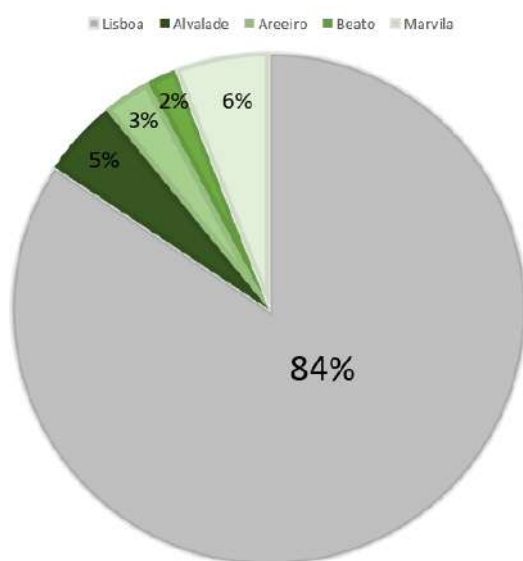
Situada na zona Oriental de Lisboa, Marvila apresenta uma área de 7,12 km² e com 37.793 habitantes, compondo uma densidade populacional de 5.308 hab/km². É dos bairros mais típicos da zona oriental da cidade de Lisboa, sendo que até ao século XIX sucediam-se muitas quintas.

A freguesia do Areeiro situada na zona Centro de Lisboa tem como área 1,74 km² conta com 20.131 habitantes, correspondendo a uma densidade populacional de 11.568,5 hab/km². Esta freguesia é resultado da agregação das antigas freguesias São João de Deus e Alto do Pina.



Graf.1 População residente nas freguesias em estudo entre 2001 e 2011
Fonte: Autora com dados estatísticos do INE

A freguesia do Beato pertence à zona Oriental da cidade e tem 2,46 km² de área e 12.737 habitantes, apresentando uma densidade populacional de 5.177,6 hab/km².



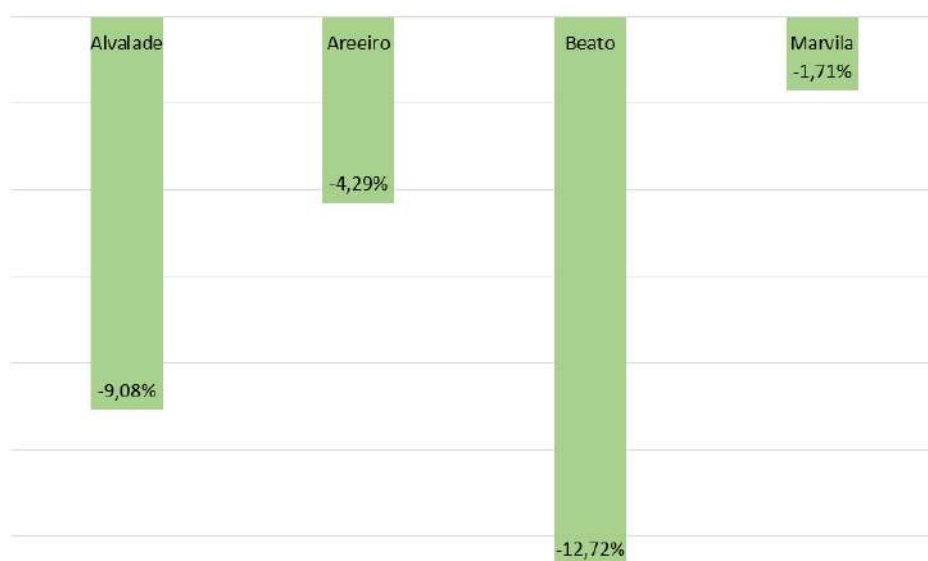
Graf.2 Representação da população das freguesias em relação a Lisboa
Fonte: Autora com dados estatísticos do INE

Sendo uma das maiores freguesias de Lisboa, nota-se que a população de Marvila corresponde a 6% da população da cidade de Lisboa. Naturalmente, o Beato sendo a mais pequena neste grupo de freguesias em estudo, a sua população corresponde apenas a 2% dos habitantes da cidade. Em conjunto, a população destas 4 freguesias corresponde a 16% da população de Lisboa, demonstrando que estas têm um impacto significativo na cidade, nomeadamente, na zona oriental da mesma.

Comparativamente a 2001, tem-se notado uma diminuição da população em todas as freguesias em estudo até ao ano 2011. Diminuição esta consequência da emigração e da baixa natalidade que se faz sentir em todo o país.

A freguesia do Beato apresenta-se como a freguesia com maior perda de habitantes, tendo perdido 12,72 % da sua população, entre o período 2001/2011.

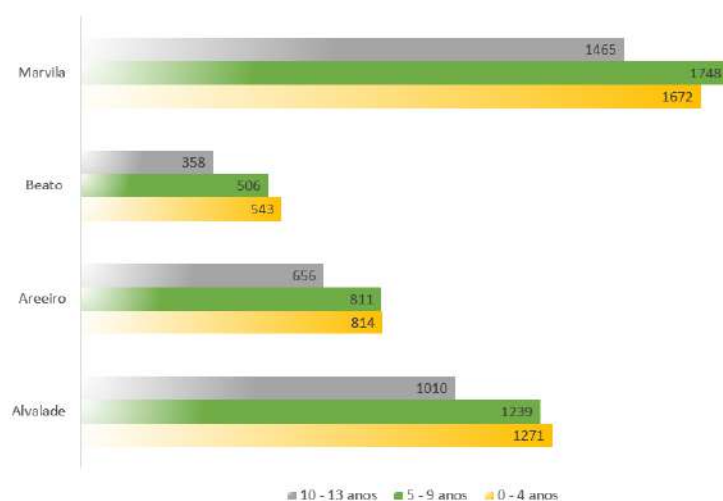
Por sua vez, Marvila é a freguesia com maior número de habitantes e com a menor perda significativa da população, tendo perdido entre 2001 e 2011 apenas 1,71% dos seus habitantes.



Graf.3 Taxa de variação da população residente entre 2001 e 2011
Fonte: Autora, com dados estatísticos do INE

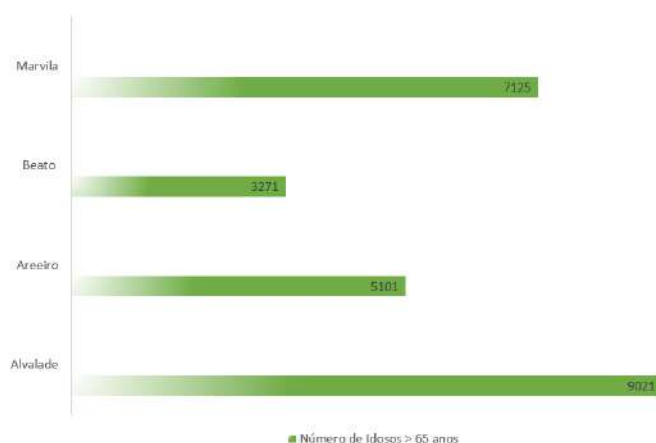
Alvalade mostra-se logo a seguir ao Beato, com uma perda de 9,08% da sua população e a freguesia do Areeiro perdeu 4,29% dos habitantes.

Nas freguesias correspondentes ao Vale da Montanha e sua envolvente, é de observar o número de crianças existentes na envolvente. Marvila apresenta-se como a maior freguesia com mais crianças tendo um total de 4885, observando que a faixa etária com o maior número de crianças, é a de compreendida entre os 5 e os 9 anos de idade. Alvalade apresenta um maior número de crianças com idades compreendidas entre os 0 e os 4 anos de idade assim como as freguesias do Beato e do Areeiro.



Graf.4 Número de crianças residentes em 2011
Fonte: Autora, com dados estatísticos do INE

Quanto ao número de idosos, Alvalade apresenta-se como a freguesia mais envelhecida tendo um total de número de idosos de 9021, com idade superior a 65 anos. De seguida, a freguesia de Marvila apresenta um total de 7125 idosos e o Beato como a freguesia com menor número de idosos.



Graf.5 Número de idosos residentes em 2011
Fonte: Autora com dados estatísticos do INE

Esta análise permite concluir que o Vale da Montanha e a sua envolvente poderá ter um impacto significativo entre os habitantes da cidade, que por sua vez possam usufruir de um novo espaço, tornando atrativo para o futuro.

4.3.4 Análise SWOT (Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Forças

- Localização geográfica, nomeadamente a inserção numa zona central de um conjunto de freguesias;
- Diferentes atividades económicas na envolvente;
- População diversificada;
- Variedade de meios de transporte que permite a rápida deslocação para o centro da cidade como para as periferias;

Fraquezas

- Pouca acessibilidade urbana;
- Espaço desqualificado e esquecido;
- Desintegração do local no contexto urbano;
- Margens inacabadas;
- Pouco e desordenado estacionamento;

Oportunidades

- Vazio urbano;
- Espaço amplo de possível reabilitação;
- Possível local para novas atrações e dinamismo da cidade;
- Bom local para se enquadrar com a estrutura verde envolvente;

Ameaças

- Linha ferroviária;
- Declives e encostas acentuados;
- Pouco e difícil acesso pedonal.

O Vale da Montanha e a sua envolvente são uma oportunidade para o urbanismo. Não só por ser encarado como um vazio urbano, que, como mencionado anteriormente por alguns autores, é uma fonte de possibilidades e/oportunidades, como também um desafio no que toca a combater a fragmentação da cidade de Lisboa.

Os bairros típicos da cidade, o comércio tradicional e moderno, os meios de transportes presentes na sua envolvente, são elementos fortes para que este local se torne novamente importante na cidade. As suas fraquezas tornam-se muitas vezes obstáculos, não só para a população como também para a morfologia do tecido urbano.

O Vale da Montanha encontra-se num momento de degradação que com o aproveitamento das oportunidades que este espaço oferece, a situação se pode reverter, tornando-se um local agradável.

Capítulo V – Proposta de Intervenção

5.1 Plano Estratégico para reabilitar e desenvolver o Vale da Montanha

O plano estratégico de intervenção para o Vale da Montanha, é resultado das conclusões obtidas a partir das análises realizadas anteriormente, nomeadamente, a análise SWOT, bem como a intenção de ir ao encontro aos objetivos estabelecidos no PDM e na intenção da realização do Corredor Verde Oriental. Tendo isto em mente, pretende-se tirar partido das oportunidades e das potencialidades adquiridas com o estudo analítico, respondendo simultaneamente, às ameaças e fraquezas encontradas.

Apesar do estado de declínio que se encontra atualmente o Vale da Montanha, o mesmo apresenta elementos que podemos “agarrar” de maneira a que possamos reverter a situação.

A presença de vastas atividades económicas e da variedade de usos e funções na envolvente do local, potenciam o mesmo para que este se possa tornar num espaço atrativo e de grandes hipóteses de prosperar.

A forte presença de meios de transporte permite a rápida deslocação, tanto para o centro da cidade como para as periferias, tornando o local com grande potencial para atrair os habitantes.

5.1.1 Estratégia

A estratégia apresentada tem como principal objetivo a reabilitação do Vale da Montanha de modo a que este possa servir como elemento de interligação e conetividade numa zona descaracterizada da cidade, passando pela resolução das suas margens. Pretende-se oferecer ao local uma nova dinamização, novas vivências que façam parte do quotidiano da população.

Como mencionado anteriormente, o tecido urbano é um importante elemento morfológico urbano. Pois é este quem define a identidade e complexidade da cidade, evoluindo ao longo do tempo, deixando rastros da sua história.

O Vale da Montanha apresenta vestígios de um tecido que evoluiu e que conta uma história mas que, no entanto, deixou-se perder na cidade, tornando-se num local vazio e degradado, deixando as suas margens inacabadas, o que interrompeu a sua ligação com a restante cidade.

Pretende-se com este trabalho resolver essas margens através da colmatação das mesmas. Para tal, foi utilizado uma estratégia que procura identificar elementos do tecido urbano que ajudem nesta situação. Elementos estes como: o perfil tipo e as ruas principais que dão identidade à malha urbana.

Perfil Tipo

De maneira a definir uma estratégia coesa para a resolução, interligação e conetividade das margens urbanas ao tecido da cidade, procurou-se entender

qual a melhor solução urbana na interligação de uma estrutura verde á cidade. Para tal foram elaborados perfis tipo que visam essa solução.

Tal como acontece com o St. James Park em Londres, a intenção é de fazer com que este espaço verde faça parte da vida da cidade, não só fisicamente como morfologicamente. Acredita-se que a melhor estratégia de remate das margens é a de parque – via – edificado.

Revela-se então, a importância de propor um novo desenho urbano para o local em estudo.

Perfil Tipo 1 – Faixas pedonais laterais. Edificado com vista para o parque.

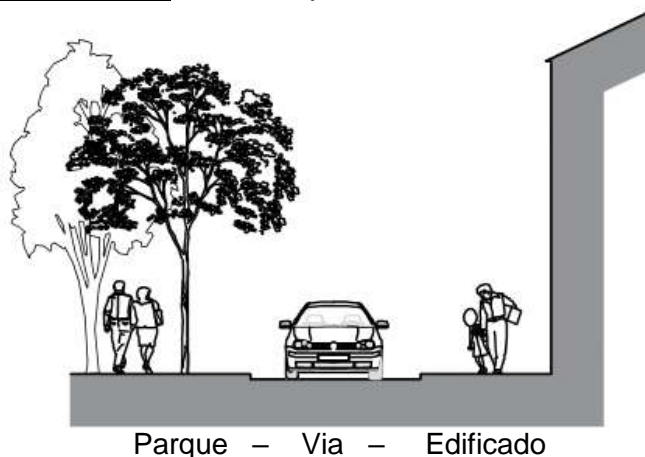


Fig. 50 Perfil Tipo 1
Fonte: Autora

Esta solução simples permite não só a resolução das margens e a conectividade, como também possibilita as vivências no parque, principalmente, caso exista no piso térreo do edificado, atividades comerciais, pois são estas que fazem um espaço verde ser atrativo. Exemplo disso, é o Jardim da Parada em Campo de Ourique em Lisboa.

Perfil Tipo 2 – Faixas pedonais laterais. Edificado com vista para o parque. A existência de possibilidade de atividade física e facilidade na acessibilidade, através da presença de ciclovias, ajuda no dinamismo do parque em relação ao quotidiano da população, promovendo a acessibilidade pedonal.

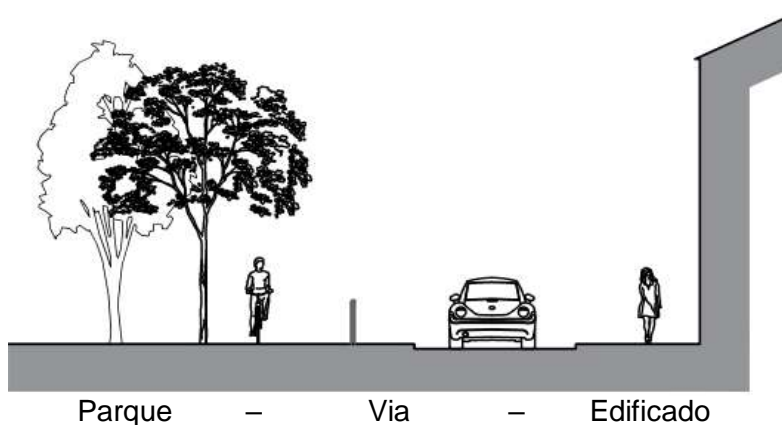


Fig. 51 Perfil Tipo 2
Fonte: Autora

Identidade das ruas principais

- **Avenida Almirante Gago Coutinho**

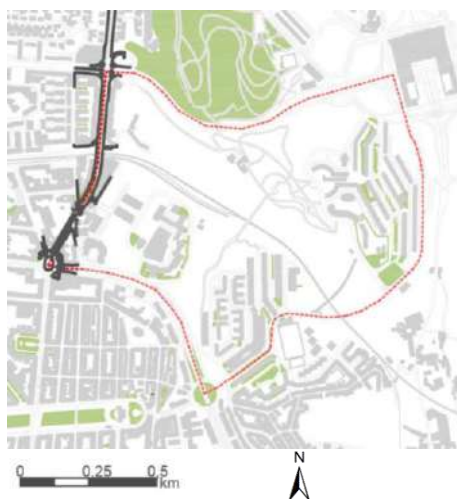


Fig. 52 Área de estudo com destaque Av. Gago Coutinho
Fonte: Autora

A Avenida Almirante Gago Coutinho localiza-se nas freguesias de Alvalade e Areeiro. Esta avenida tem início na Praça Francisco Sá Carneiro e termina na Rotunda do Aeroporto. Antigamente era designada como prolongamento da Avenida Almirante Reis ou Avenida do Aeroporto.

Esta avenida é uma das avenidas mais conhecidas de Lisboa. Devido à variedade de atividades económicas, nomeadamente o comércio tradicional e da existência de bairros típicos na sua envolvente, tornando-se muito importante na ligação entre tecidos urbanos.

Sendo esta via, uma via coletora, permite ligações rápidas desde o aeroporto de Lisboa até ao centro da cidade, a partir dos variados meios de transporte existentes.

Ao fazer parte do enquadramento da área em estudo, a sua ligação adjacente ao Vale da Montanha, permite com que esta rua funcione como convite para o futuro parque urbano. Pois a mesma faz parte do quotidiano da população residente, devido à vasta existência de comércio, serviços e equipamentos que estruturam e identificam esta avenida.

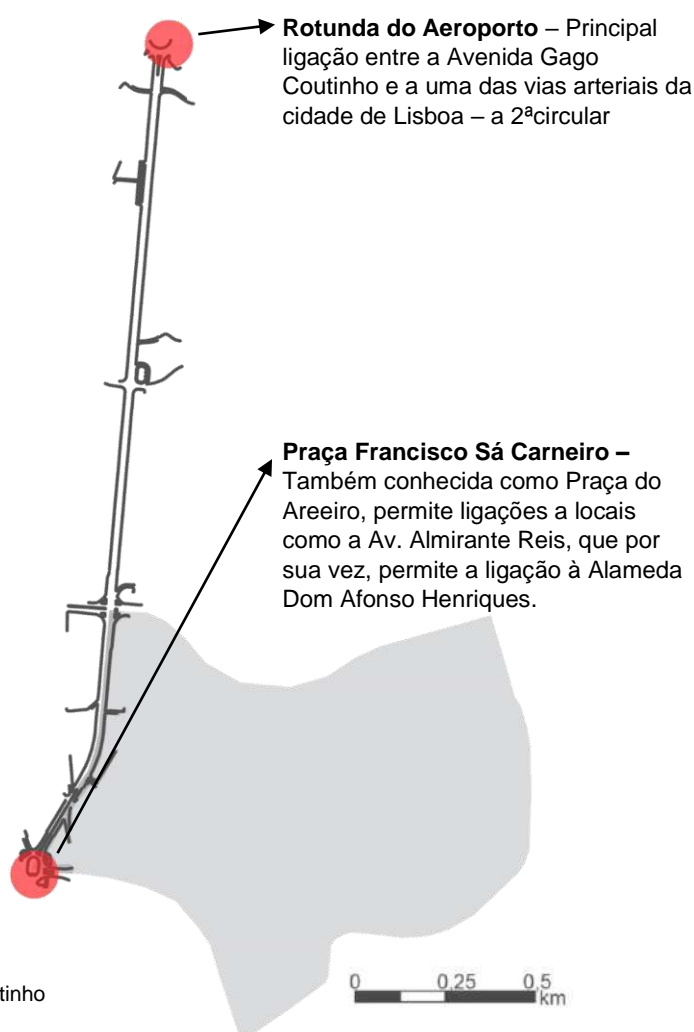


Fig. 53 Av. Gago Coutinho
Fonte: Autora

- **Avenida Marechal António de Spínola**



Fig. 54 Área de estudo com destaque Av. Marechal António de Spínola
Fonte: Autora

A Avenida Marechal António de Spínola localiza-se nas freguesias de Marvila e Alvalade. Antigamente era designada como arruamento com início na Avenida Estados Unidos da América e confluência com a Avenida Gago Coutinho na Avenida Infante D. Henrique.

Tal como a Av. Gago Coutinho, esta também é uma via coletora principal que permite ligações desde a frente ribeirinha até ao centro da cidade.

Sendo esta avenida de uma via rápida, a de notar a ausência de qualquer tipo de edificado ao longo da via, pois esta serve como fronteira entre o Parque da Bela Vista

e o Vale da Montanha.

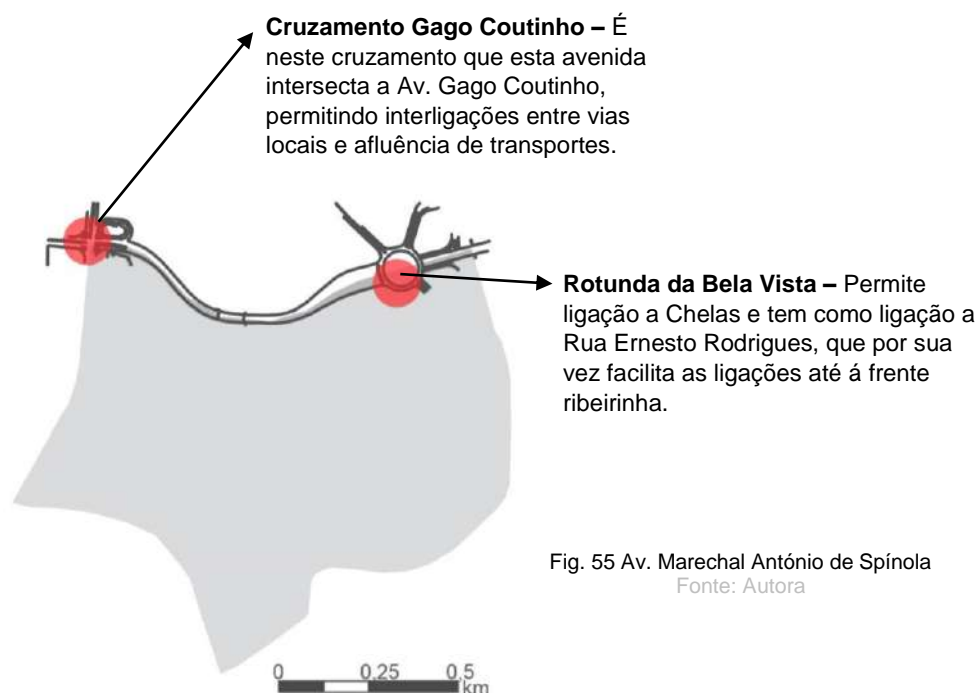


Fig. 55 Av. Marechal António de Spínola
Fonte: Autora

Esta fronteira é vencida através de uma passagem que interliga os dois parques, a fim de se construir o Corredor Verde Oriental anteriormente mencionado. No entanto, é no cruzamento Gago Coutinho que se encontra uma das margens inacabadas.

A resolução destas margens permitirá uma melhor ligação dos tecidos urbanos.

5.2 Projeto Urbano

A proposta incide-se na área anteriormente caracterizada, tendo como principal objetivo a reabilitação do Vale da Montanha através da interligação e conectividade. Assim, este capítulo visa esclarecer as intenções da proposta de intervenção urbana, que se centrou na resolução de problemas e da criação de novas vivências e/ou experiências.

A necessidade de intervir neste local surge da observação ao Vale da Montanha como um local de possível conexão a áreas verdes envolventes, ao Parque da Bela Vista Sul, às Olaias e ainda ao Casal Vistoso, que se encontra a sul do vale.

Localização

A área de estudo com cerca de 98.59 ha, localiza-se no concelho de Lisboa, nas freguesias de Marvila e Areeiro, entre a Avenida Marechal António Spínola (a nordeste), a Avenida Almirante Gago Coutinho (a Poente) e a Avenida Afonso Costa (a Sul). A área de estudo integra ainda locais como o Bairro do Armador, o Casal Vistoso e as Olaias.

Área de intervenção e sua envolvente

Sendo uma parte integrante do sistema de percursos de corredores do Corredor Verde Oriental de Lisboa, esta área está identificada no PDM como uma área de espaços verdes. Dado a sua proximidade a outras estruturas verdes presentes na envolvente, considera-se este espaço estruturante para a continuação do Corredor Verde Oriental, interligando este espaço ao contexto da cidade, convertendo aquilo que atualmente é um espaço sem qualquer tipo de uso, abandonado e expectante.

A área de intervenção apresenta vários problemas que comprometem o uso do espaço:

- Local degradado;
- Presença de construções ilegais;
- Resíduos de vários materiais inertes;
- Antigas plantações;
- Difícil acesso pedonal;
- (...) entre outros.

Apesar dos problemas enunciados, o Vale da Montanha apresenta um enorme potencial, pelos motivos previamente elencados.

Conceito do projeto

A criação de uma estrutura verde para este local, procura responder às necessidades de lazer da população local, na continuidade dos espaços envolventes.

Este projeto tem como conceito base a criação de um parque urbano que contenha espaços de recreio e lazer ativo e passivo, que contribuam para a conectividade e remate das margens urbanas, de forma a integrar este espaço na cidade.

Para tal foram definidas um conjunto de linhas orientadoras do projeto (Fig.56):

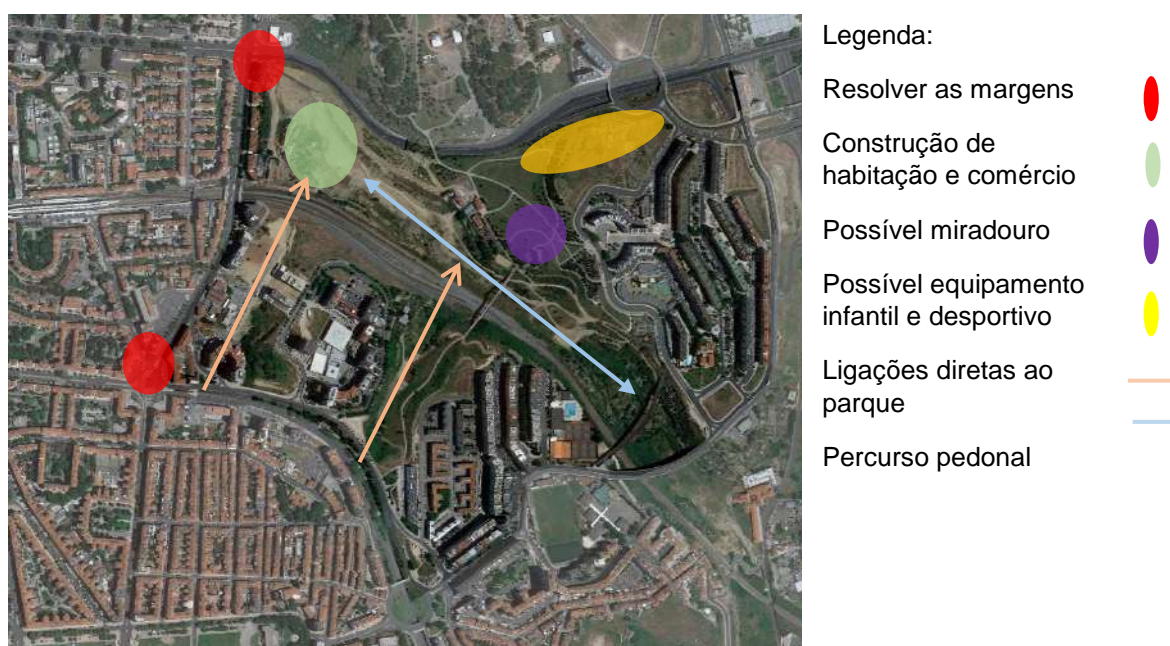


Fig. 56 Plano de intenções dos locais a intervir
Fonte: Autora

- Criação de uma rede de percursos que estabeleça m a ligação entre as diferentes áreas do parque;
- Localização de equipamentos de apoio – recreio infantil e prática de exercício;
- Construção de habitação e comércio de maneira a dar uma frente de rua à Av. Gago Coutinho e dinamizar o futuro parque;
- Criação de um miradouro junto ao Bairro do Armador;
- Ligação do parque com o Casal Vistoso adaptando aos diferentes declives;
- Criação de estacionamento;
- Resolução das margens junto à Av. Gago Coutinho;
- Promoção de uma estrutura verde concordante com o PDM;
- Promoção da continuidade visual com o Parque da Bela Vista.

A intervenção visa a reabilitação do Vale da Montanha, de modo a que o espaço hoje um vazio urbano, se torne num elemento contínuo e de ligação ao contexto urbano da cidade.

No âmbito da proposta urbana, o projeto concentra-se na execução de um parque urbano que através dos seus caminhos possam estabelecer a ligação física entre as margens do vale.



Fig. 58 Proposta de Intervenção
Fonte: Autora

A construção de edificação nas extremidades do parque, permitem a este uma nova inserção no contexto da cidade, permitindo novas experiências/vivências que sustentam os objetivos anteriormente citados.

Capítulo VI - Considerações Finais

O presente trabalho foi realizado no âmbito de Projeto Final de Mestrado em Arquitetura de Urbanismo. A realização deste trabalho foi bastante positiva tanto para a minha realização pessoal, como académica.

A Interligação e Conetividade assume-se enquanto principal tema a tratar neste trabalho. A fragmentação que a cidade de Lisboa é constantemente sujeita, encontra-se motivada por um conjunto de fatores que contribuíram para a situação atual da área de estudo. Entre os quais, a evolução urbana, o tempo e o esquecimento.

De maneira a dar resposta a este problema, assumiu-se como principal objetivo a reabilitação do local, de forma a resolver os problemas de interligação e conetividade numa zona descaracterizada, apelando às suas margens.

Como modelo de análise, constitui-se como caso de estudo o Vale da Montanha em Marvila, Lisboa, devido às características que o local apresenta como sendo potenciadoras e expectantes, mas que, no entanto, se perdeu no tecido urbano.

Para tal, foi definida uma estratégia para o caso de estudo, que visa a reabilitação do Vale da Montanha através de um parque urbano tornando-o num elemento de conetividade.

A estratégia definida consistiu em responder às necessidades do local e da população, estabelecendo um conjunto de objetivos, baseados num prévio diagnóstico.

Primeiramente procurou-se definir conceitos que possam influenciar esta interligação e conetividade. Conceitos esses como: o tecido urbano, os vazios urbanos e a estrutura verde. Após uma reflexão sobre o que vários autores dizem acerca destas temáticas, pode-se concluir que estes elementos são dos principais influenciadores da morfologia urbana, pois a sua evolução pode ter consequências positivas ou negativas.

Após esta reflexão teórica, procurou-se enquadrar estas temáticas em exemplos reais. Parques como o Jardim ENS de Lyon, St. James Park em Londres ou o Parque Urbano dos Amores em Pedrouços, são exemplos de margens e interligação bem conseguidos, uma vez que estes fazem parte do quotidiano da população de maneira natural.

Sendo este um espaço vazio e degradado, foi importante saber o que o Plano Diretor Municipal diz á cerca deste local. Esta espaço está qualificado como área verde de recreio, apesar deste se encontrar como um vazio com presenças de elementos que nada constituem um local de recreio e lazer.

De seguida, prosseguiu-se para um conjunto de análises que visam caracterizar e enquadrar o local nas suas características biofísicas, urbanísticas e demográficas, de maneira a termos um conjunto de elementos que caracterizam o Vale da Montanha quanto às suas forças, oportunidades e fraquezas.

Após esta análise, estabelece-se assim, a estratégia de intervenção, reunindo um conjunto de elementos que possam ajudar na reabilitação do local. Elementos esses: o perfil tipo e duas das ruas de maior identidade da zona – Av. Almirante Gago Coutinho e Av. Marechal António de Spínola.

O perfil tipo apresentado visa enquadrar o local na cidade, facilitando os percursos ao longo do parque permitindo as vivências no mesmo, fazendo com que este faça parte do dia-a-dia da população. Após análises e de exemplos como o St. James Park, concluiu-se que a melhor resolução para esta problemática seria a resolução parque – via – edificado.

Foram também identificadas duas das ruas mais importantes e ativas do local de maneira a perceber como estas influenciariam o parque urbano.

Posto isto, foi então estabelecido um conjunto de intenções para o local, procurando sempre dar respostas às principais problemáticas do presente trabalho.

Defendeu-se a reabilitação do Vale da Montanha e as suas margens como estratégia urbana a aplicar a quando falarmos de interligação e conetividade.

Mostra-se assim, possível interligar uma zona descaracterizada de maneira a que se possa combater a fragmentação da mesma.

Bibliografia

BENEDICT, Mark A. e McMahon, Edward T. (2006) *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*. The Conservation Found

BRANDÃO, Pedro e Remesar, Antoni (2004) *Design Urbano Inclusivo*. Barcelona, Centro Português de Design

BRANDÃO, Pedro e Remesar, Antoni (2000) *O espaço público e a interdisciplinaridade*. Lisboa, Centro Português de Design

CHALAS, Yves (2000) *L'invention de la ville*. Paris, Anthropos

COELHO, Carlos Dias e Costa, João Pedro (2001) *As estruturas verdes como elementos da morfologia urbana*. *Revista AR da Faculdade de Arquitetura de Lisboa*, p. 16 - 23

COELHO, Carlos Dias (Coord.) (2013) *Cadernos de Morfologia Urbana – Vol. I: Os Elementos Urbanos*. Lisboa, Argumentum

COELHO, Carlos Dias (Coord.) (2014) *Cadernos de Morfologia Urbana – Vol. II: O Tempo e a Forma*. Lisboa, Argumentum

FERNANDES, Sérgio (2014) *Génese e Forma dos Traçados das cidades portuguesas*. Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

FERREIRA, José Carlos e Machado, João Reis (2010) *Infraestruturas verdes para um futuro urbano sustentável. O contributo da estrutura ecológica e dos corredores verdes*. Dissertação de Doutoramento. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa

GUERRA, Isabel (Coord.) (2005) *Políticas públicas de revitalização urbana – Reflexão para a reformulação estratégica e operacional das atuações a concretizar no QREN*. Lisboa, ISCTE/QCE Observatório do QCA III

GOUVEIA, Ricardo Jorge Ferreira (2015) *Requalificação das margens do rio Tinto: um Corredor Verde para os cidadãos e para a estrutura verde da cidade de Rio Tinto*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Letras da Universidade do Porto

LIMA, Elsa da Silva (2016) *Expansão do Corredor Verde Oriental de Lisboa: Quinta da Montanha*. Relatório de estágio para obtenção de mestrado em Arquitetura Paisagista. Faculdade de Ciências da Universidade do Porto

MADUREIRA, Helena (2012) *Infraestrutura verde na paisagem contemporânea: o desafio da conectividade e a oportunidade da multifuncionalidade*. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, III série, vol. I, pp. 33 – 43

MARTINS, Ana Rita Guerreiro (2013) *Vazios urbanos como oportunidade de integração multidisciplinar no projeto paisagístico*. Relatório de estágio para obtenção de mestrado. Universidade do Algarve

MATOS, Rute (2010) *A Reinvenção da Multifuncionalidade da Paisagem em Espaço Urbano – Reflexões*. Dissertação de Doutoramento, Universidade de Lisboa

MERLIN, Pierre e Choay, Françoise (1988) *Dictionnaire de L'Urbanisme et de l'Aménagement*. Paris, Édition Dunod

PANERAI, Philippe (2006) *Análise Urbana*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, p. 77 – 97

PEREIRA, Mariana Pires Reis (2011) *Espaços Verdes Urbanos: Contributo para a otimização do planeamento e gestão. Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagística, Instituto Superior de Agronomia, Universidade de Lisboa

QUINTAS, Andreia V. (2014) *Génese e evolução dos modelos de Estrutura Verde Urbana na estratégia de desenvolvimento das cidades*. *Revista A Obra Nasce* da Universidade Fernando Pessoa, pp. 153 – 167

REIS, Tiago (2013) *O vazio urbano como oportunidade de regeneração territorial*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

SMITH, Daniel S. (1993) *Ecology of Greenways – Design na Function of Linear Conservation Areas*. Londres, Universidade Minnesota

SOLÀ-MORALES, Ignasi de (2002) *Territorios*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, SA

Trienal da Arquitetura (2012) *Vazios Urbanos – Urban Voids*. Lisboa, Caleidoscópio

WHYTE, H. William (1970) *The Last Landscape*. Nova Iorque, Doubleday Anchor

Webgrafia

Câmara Municipal de Lisboa (2016) *Corredores Verdes – Oriental*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/ambiente/corredores-verdes/oriental>

Câmara Municipal de Lisboa (2012) *Plano Diretor Municipal – Planta de Ordenamento 1 Qualificação do Espaço Urbano*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

Câmara Municipal de Lisboa (2012) *Plano Diretor Municipal – Planta de Ordenamento 2 Estrutura Ecológica Municipal*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

Câmara Municipal de Lisboa (1994) *Plano Diretor Municipal – Regulamento*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm/regulamento-do-pdm>

Câmara Municipal de Lisboa (2012) *Plano Diretor Municipal – Regulamento*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

Câmara Municipal de Lisboa (1959) *Plano Diretor de Urbanização de Lisboa*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Câmara Municipal de Lisboa (1992) *Plano Estratégico de Lisboa*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Câmara Municipal de Lisboa (1967) *Plano Geral de Urbanização de Lisboa*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Câmara Municipal de Lisboa (1948) *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa*, disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Câmara Municipal de Lisboa (1998) *Plano de Urbanização do Vale de Chelas* disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-urbanizacao-do-vale-de-chelas-proposta-de-revogacao>

Câmara Municipal da Maia (2009) *Projetos: Parque Urbano dos Amores* disponível em: http://ambiente.maiadigital.pt/ambiente/parques_jardins/projectos-1/projectos/parque-urbano-dos-amores

Clément, Gilles. *The Garden in Motion* disponível em: <http://www.gillesclement.com/art-469-tit-The-Garden-in-Motion>

Clément, Gilles. *The Third Landscape* disponível em: <http://www.gillesclement.com/art-454-tit-The-Third-Landscape>

Fernandes, Sérgio. *A Diversidade de Traçados Urbanos* (2015) disponível em: <http://formaurbislab.fa.utl.pt/tabuacidade.html>

Maia Primeira Mão (2009) *Parque Urbano dos Amores nasceu em Pedrouços* disponível em: <http://www.primeiramao.pt/2009/10/07/parque-urbano-dos-amores-nasceu-em-pedrouos/>

St. James Park (2011) disponível em: <http://paisajimopueblosy jardines.blogspot.pt/2011/02/st-jamess-park-parque-de-santiago.html>

Jardin ENS de Lyon disponível em: <http://www.gillesclement.com/cat-banqueimages-enslyon-tit-E-N-S-Lyon>

Jardin ENS de Lyon disponível em: <http://jardin.ens-lyon.fr/edition-2016-306251.kjsp?RH=RVJ-RESSOURCES&RF=RVJ-JARDIN>

ANEXOS

I – Fotografias da maqueta.....	85
II – Painéis de apresentação.....	90

Anexo I

Fotografias da Maqueta



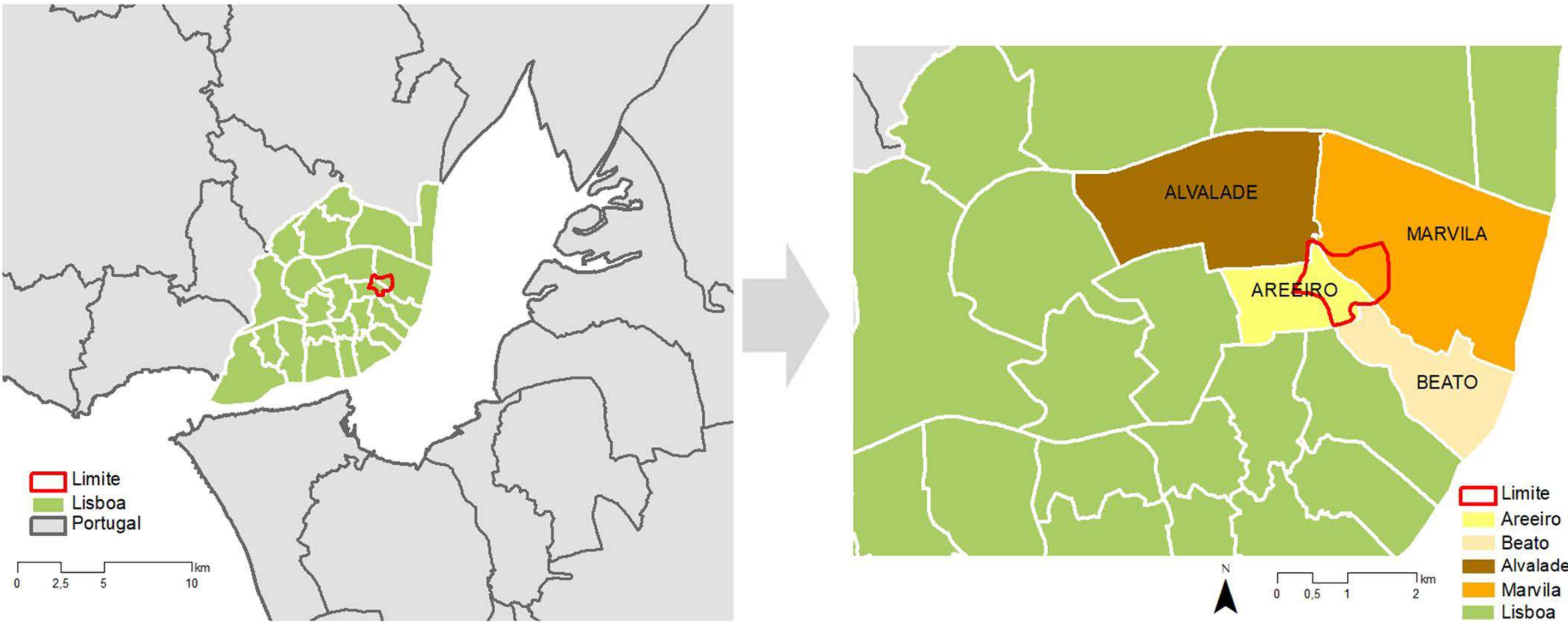




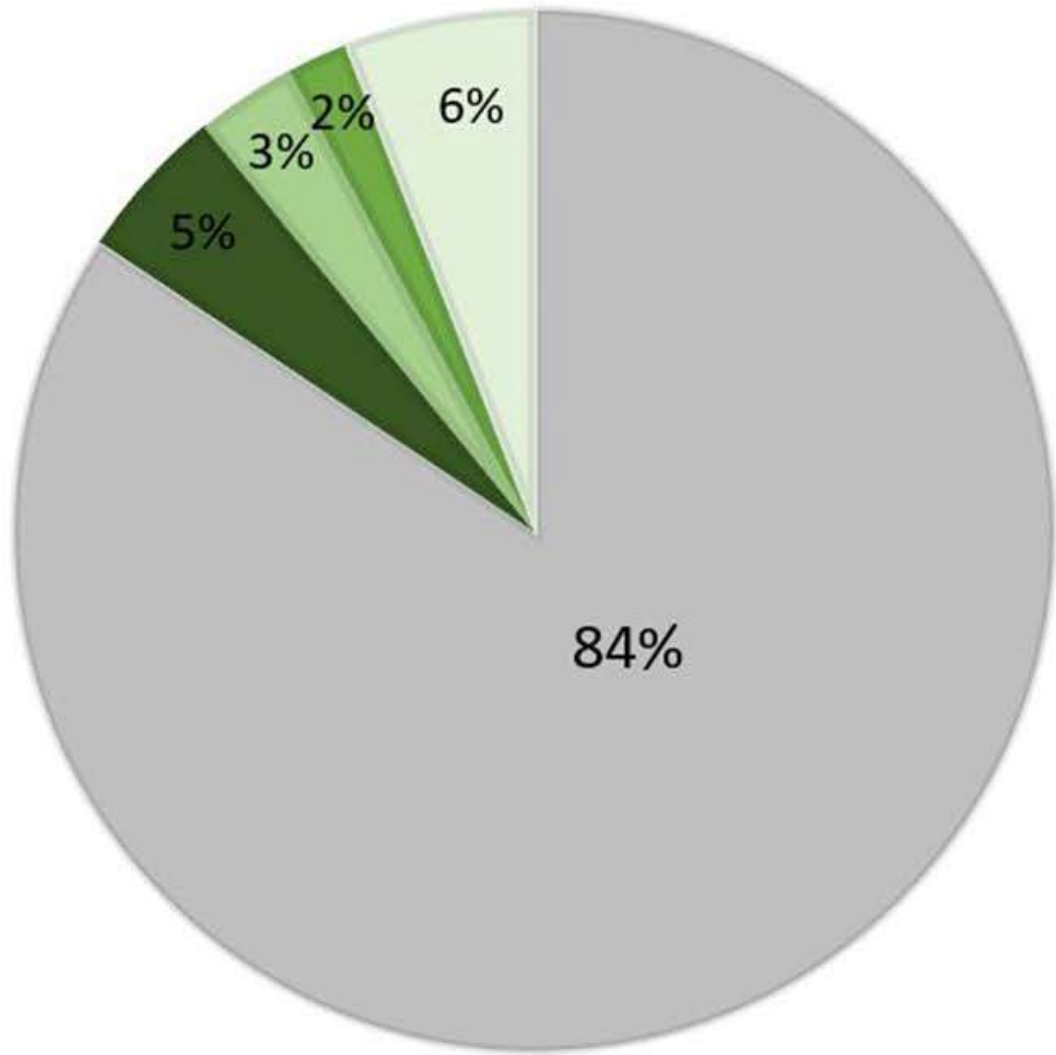
Anexo II

Painéis de Apresentação

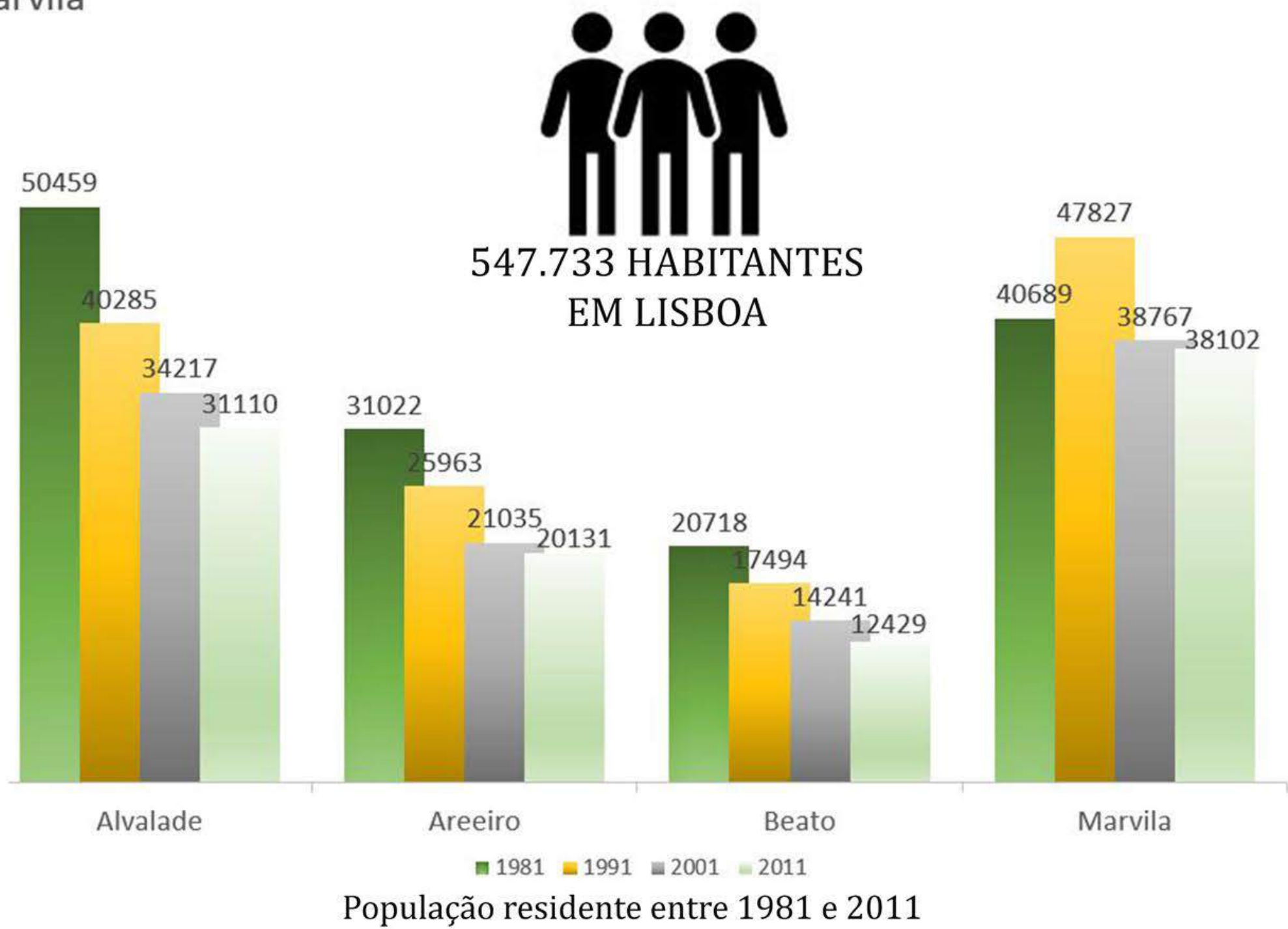
LOCALIZAÇÃO



■ Lisboa ■ Alvalade ■ Areeiro ■ Beato ■ Marvila



Representação das freguesias em estudo em relação a Lisboa



APROXIMAÇÃO AO LOCAL



Ortofotomapa de localização da zona em estudo

ENTENDER
O LOCAL

CONCEITOS-CHAVE



TECIDOS URBANOS

+

VAZIOS URBANOS

+

ESTRUTURA VERDE



INTERLIGAÇÃO E
CONETIVIDADE

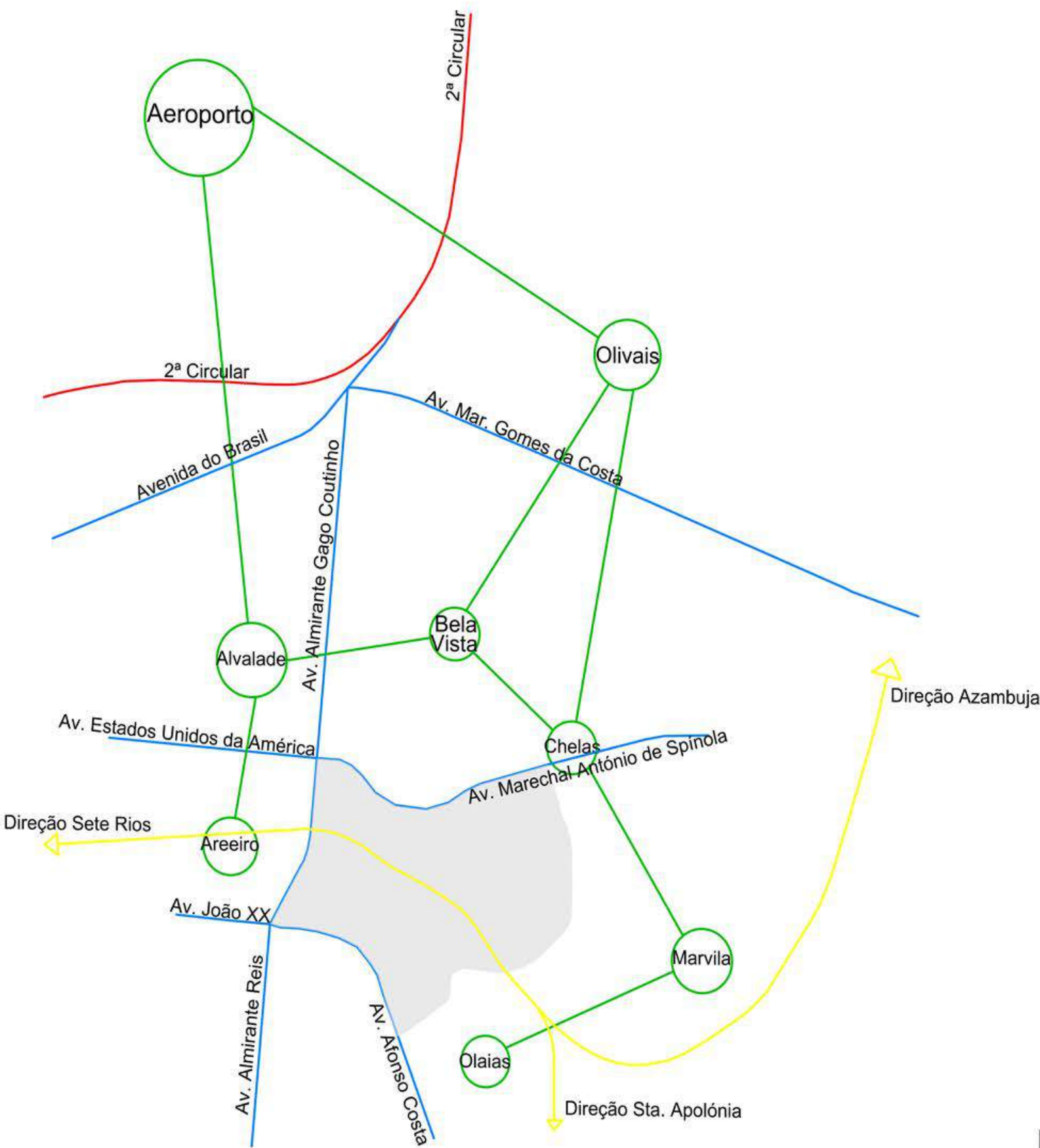
ATIVIDADES ECONÓMICAS/USOS



- Legenda:
- Habitação
 - Comércio
 - Serviços
 - Equipamentos
 - Habitação + Comércio
 - Habitação + Serviços
 - Armazéns/Barracões
 - Áreas Verdes

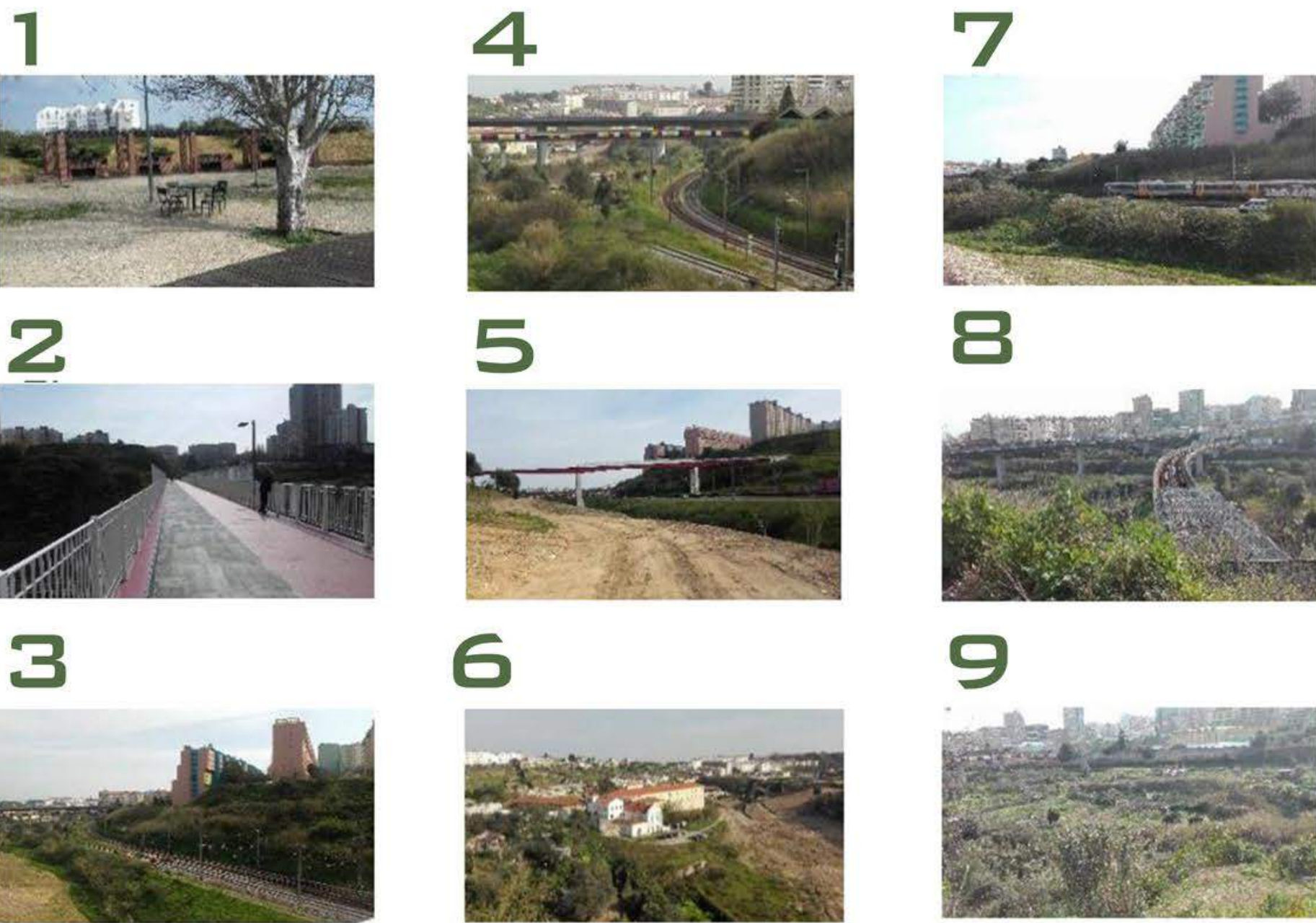
- Envolvente caracterizada por comércio maioritariamente tradicional, situado principalmente no piso térreo
- Uso predominante - Habitação
- Presença de equipamentos na envolvente, nomeadamente escolas

DIAGRAMA DE ACESSIBILIDADES



- Legenda:
- Linha de Comboio
 - 2ª Circular
 - Estrutura Viária Principal
 - Enquadramento Local
 - Área de Intervenção

VISTAS



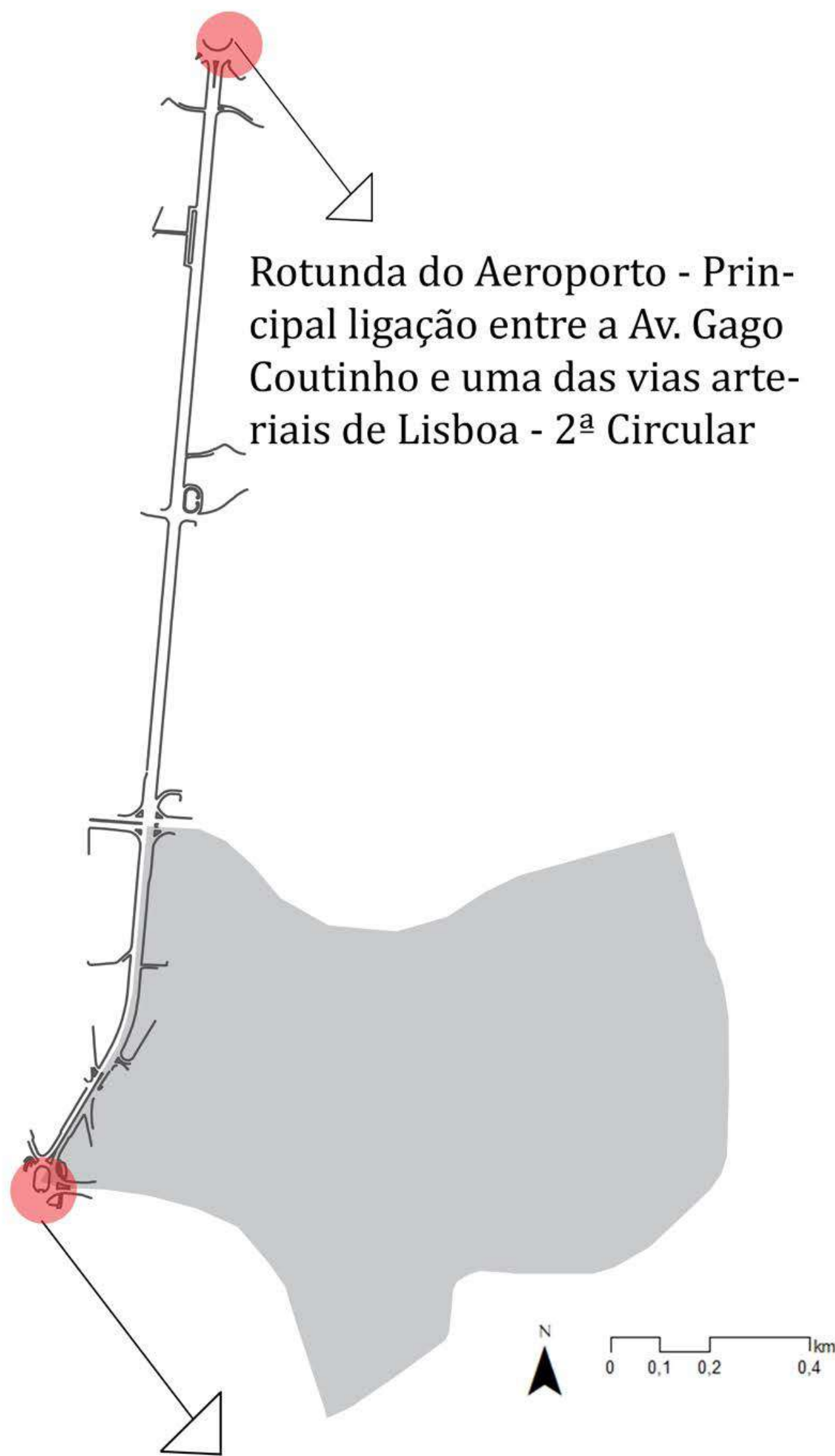
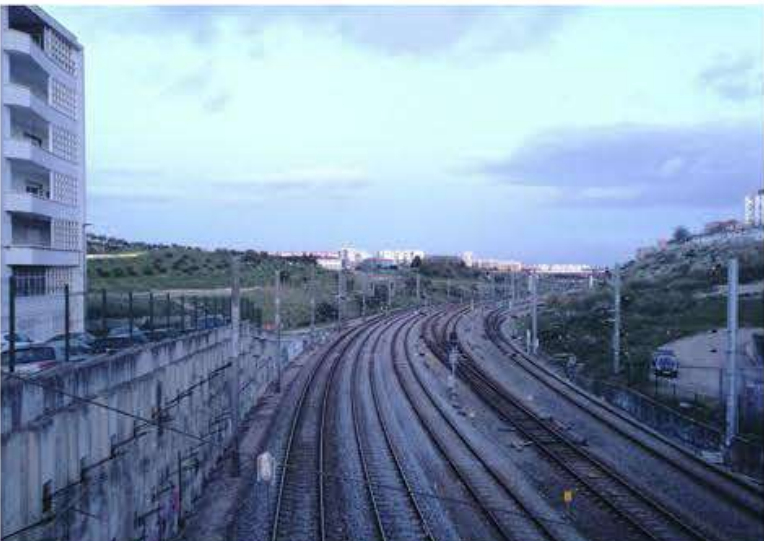
AVENIDA ALMIRANTE GAGO COUTINHO

- IDENTIDADE DAS RUAS
- AV. GAGO COUTINHO
- VIA COLETORA

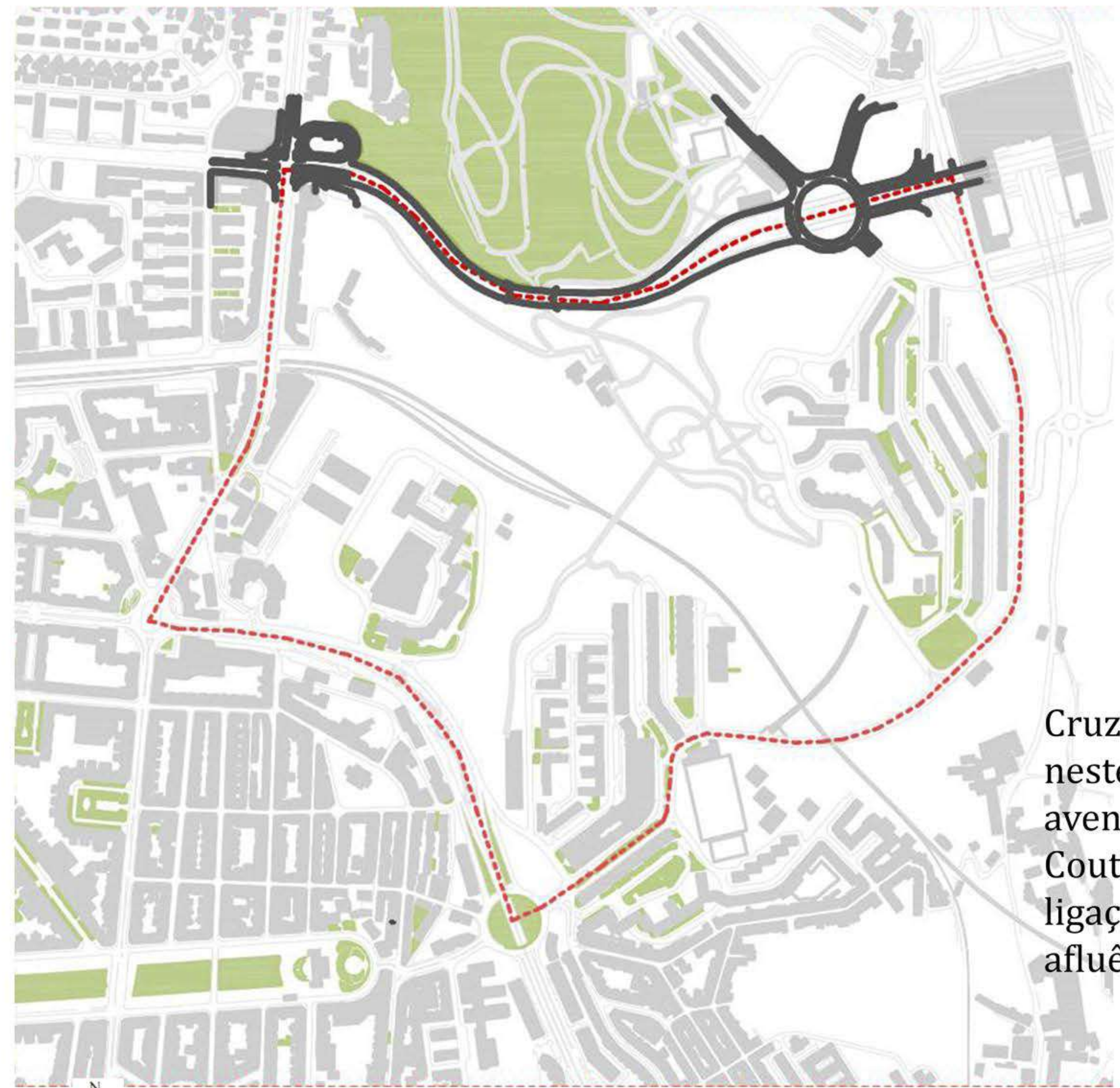
- PRESENÇA DE ATIVIDADES ECONÓMICAS AO LONGO DA RUA
- AV. MARECHAL ANTÓNIO SPÍNOLA
- VIA COLETORA

- AUSÊNCIA DE EDIFICADO AO LONGO DA VIA

- FRONTEIRA ENTRE O VALE DA MONTANHA E O PARQUE DA BELA VISTA

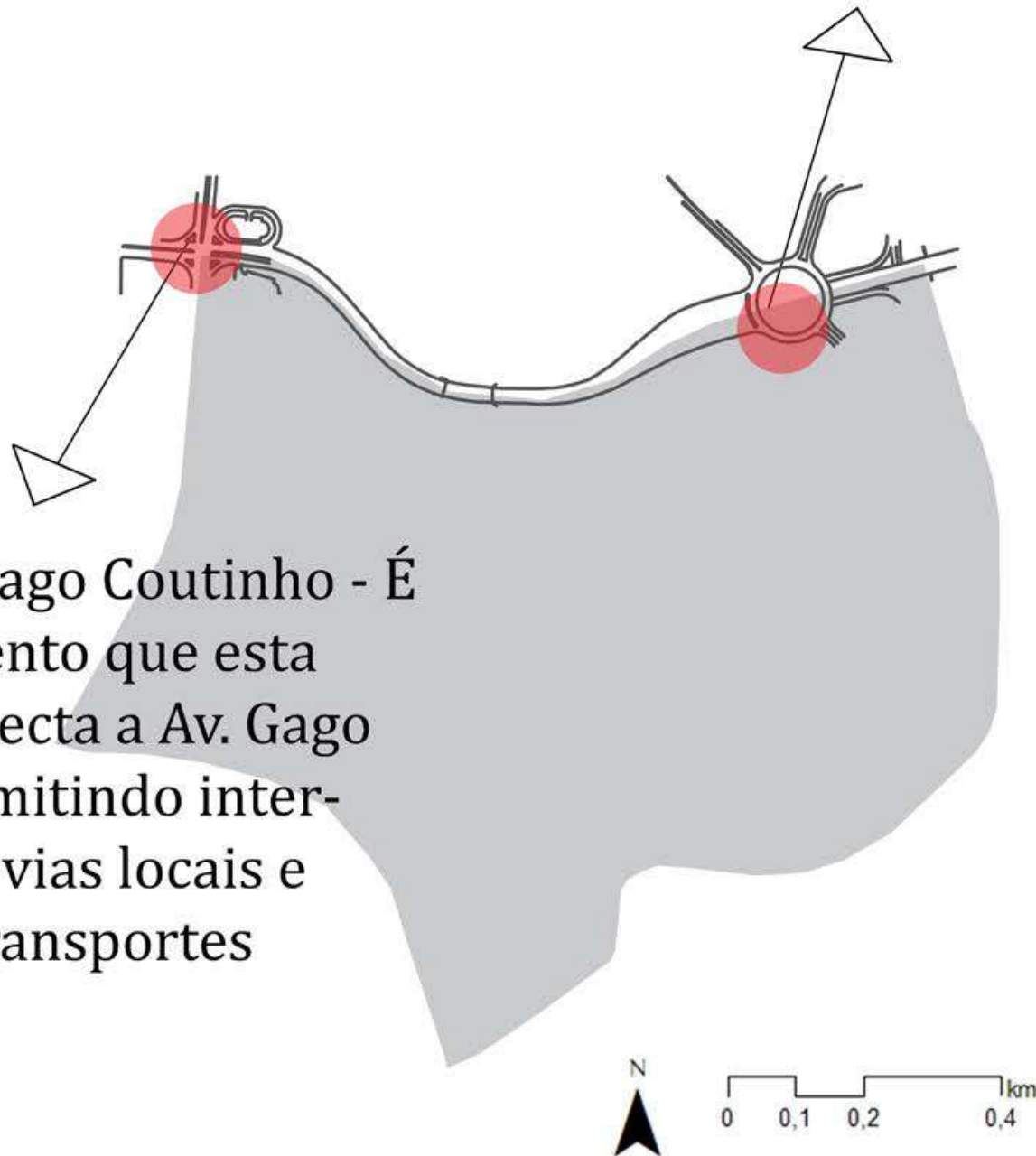


AVENIDA MARECHAL ANTÓNIO SPINOLA



Rotunda da Bela Vista - Permite ligação a Chelas e tem como ligação a Rua Ernesto Rodrigues, que por sua vez facilita as ligações até à frente ribeirinha

Cruzamento Gago Coutinho - É neste cruzamento que esta avenida intersecta a Av. Gago Coutinho, permitindo interligações entre vias locais e afluência de transportes

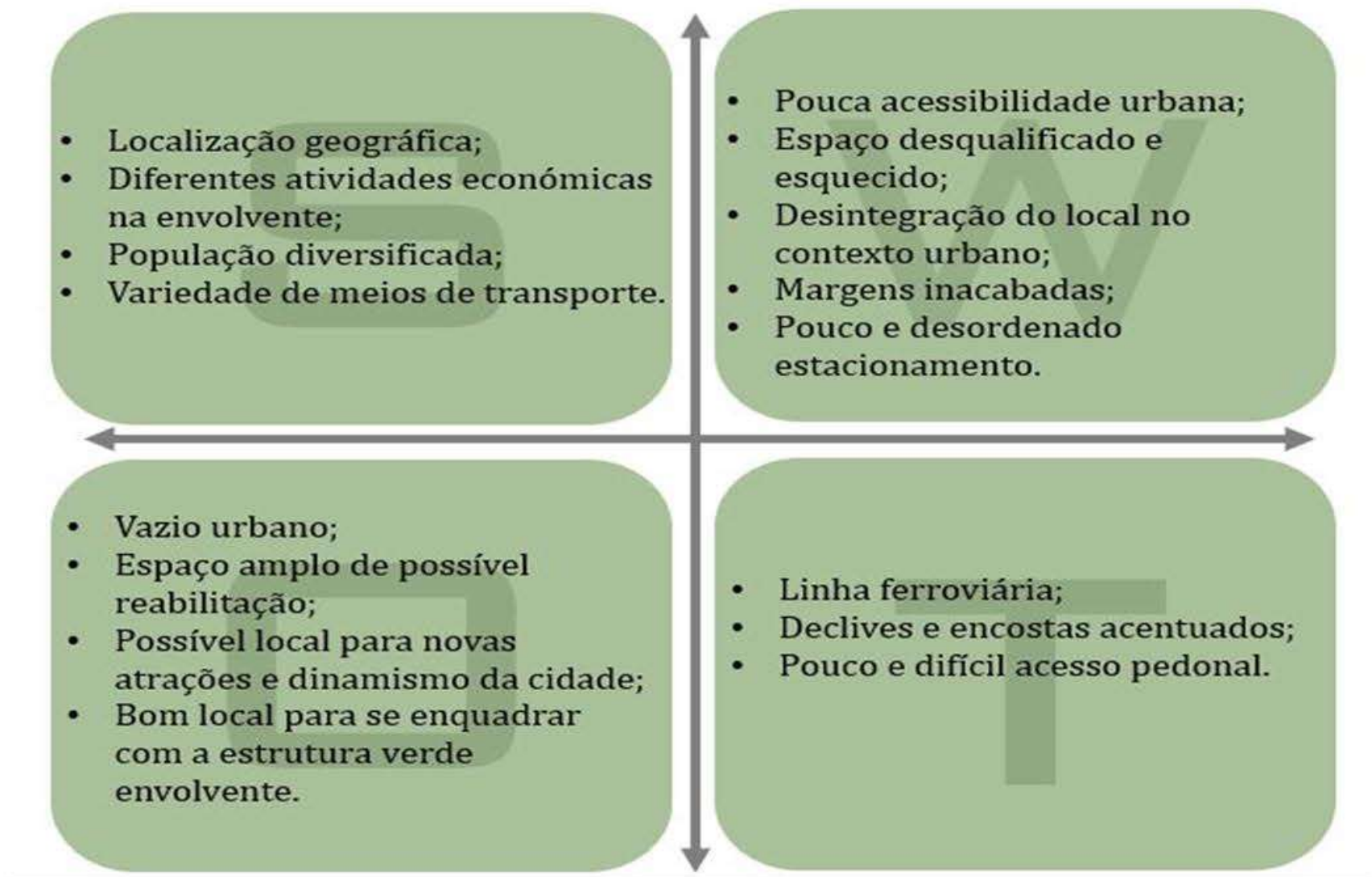


OMS recomenda no mínimo 12 m2 de área verde por habitante, sendo o ideal de 36m2/hab (3 árvores por morador)

Lisboa - 29,40 m2/hab
Estocolmo - 86m2/hab
Londres - 27m2/hab

ESTRATÉGIA

ANÁLISE SWOT



Freguesia	População	Espaços verdes (m²)	Espaços verdes (m²/hab)
Ajuda	15 620	10 148 000	649,7
Parque das Nações	21 025	970 00	46,1
Marvila	37 794	940 000	24,9
Avenidas Novas	21 625	404 300	18,7
Belém	16 525	232 800	14,1
S. Domingos de Benfica	33 043	368 000	11,1
Santa Clara	22 480	248 000	11
Alvalade	31 812	243 800	7,7
Estrela	20 116	145 000	7,2
Alcântara	13 943	100 000	7,2
Lumiar	45 683	276 200	6
Santo António	11 855	68 000	5,7
Benfica	36 985	208 100	5,6
Arreeiro	20 131	94 500	4,7
Olivais	33 788	153 000	4,5
Campolide	15 460	66 000	4,3
Beato	12 737	40 000	3,1
Santa Maria Maior	12 765	30 000	2,4
Carnide	19 140	24 900	1,3
Arroios	31 634	36 500	1,2
São Vicente	15 399	17 000	1,1
Misericórdia	13 041	11 600	0,9
Penha de França	27 967	21 000	0,8
Campo de Ourique	22 132	8 200	0,4

Área Verde “per capita” das freguesias de Lisboa

PERFIL TIPO 1

Parque - Rua - Via - Rua - Edificado

- Permite:
- Resolução das margens
 - Possibilita vivências no parque com aproximação ao comércio



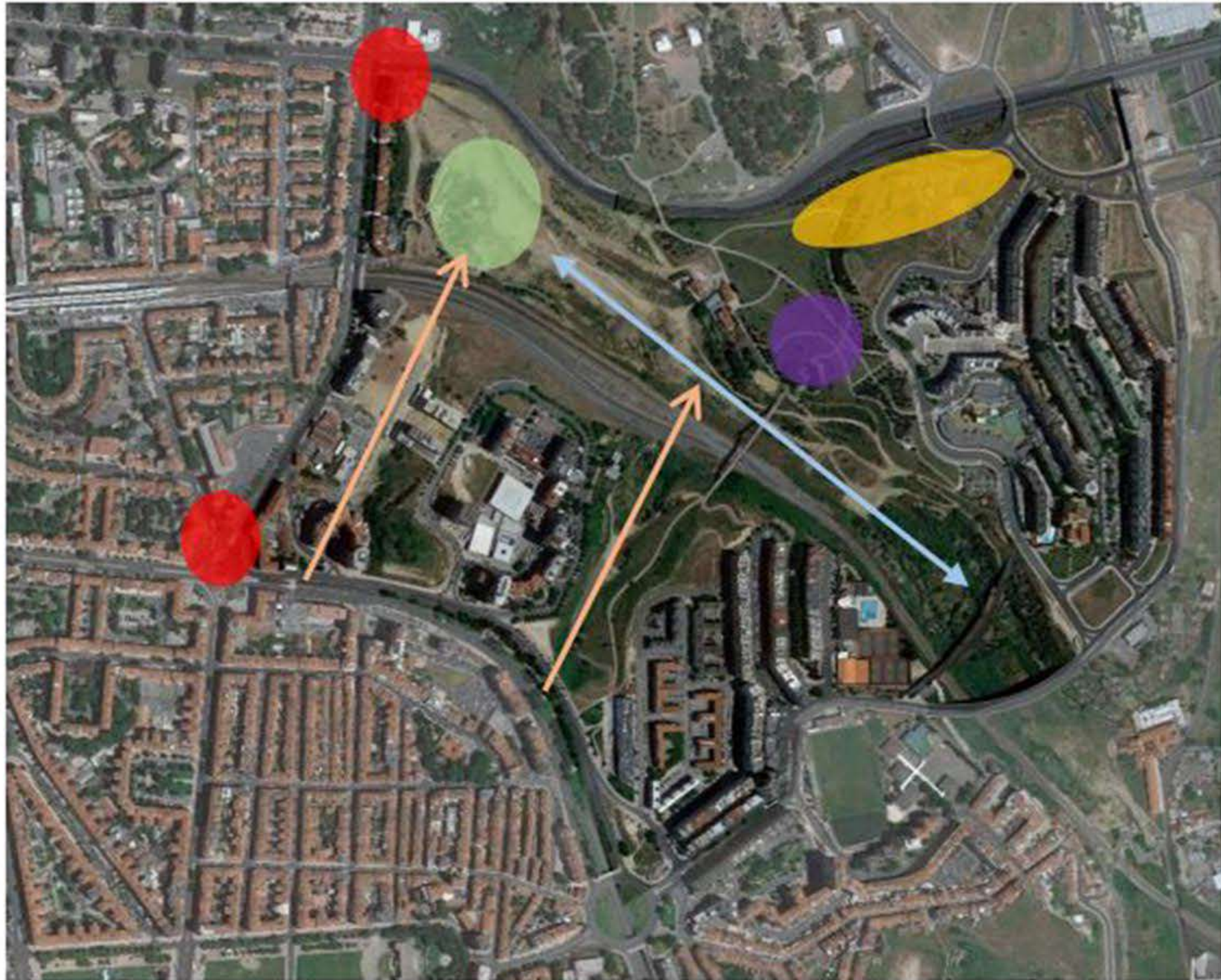
PERFIL TIPO 2

Parque - Ciclovia - Rua - Via - Rua - Edificado

- Permite:
- Possibilidade de atividade física
 - Acessibilidade facilitada
 - Promoção da acessibilidade pedonal



INTENCÕES DO PROJETO



- Possível equipamento infantil e desportivo
- Possível miradouro
- Construção de habitação e comercio
- Colmatar margens
- Percurso pedonal
- Ligações diretas ao parque

REFERÊNCIAS



1. Jardim ENS de Lyon - Gilles Clément - Lyon, França



2. St. James Park - John Nash - Londres, Reino Unido

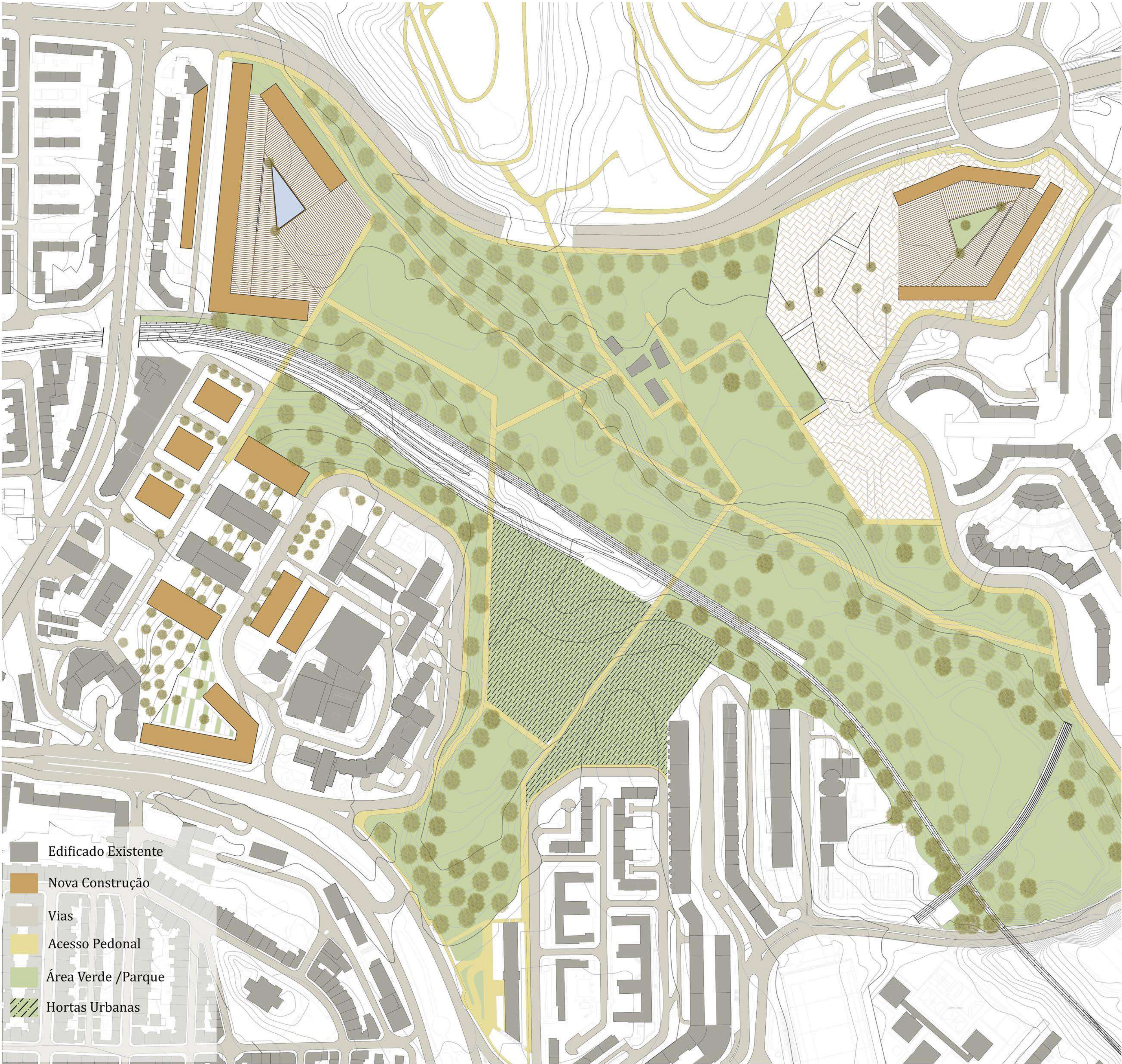


3. Parque Urbano dos Amores - Câmara Municipal da Maia - Pedrouços, Portugal

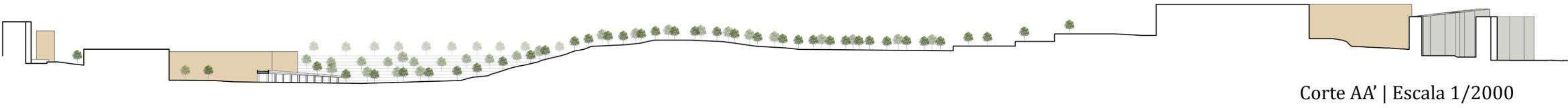


4. Passadiços do Paiva - Nuno Martins Melo - Arouca, Portugal

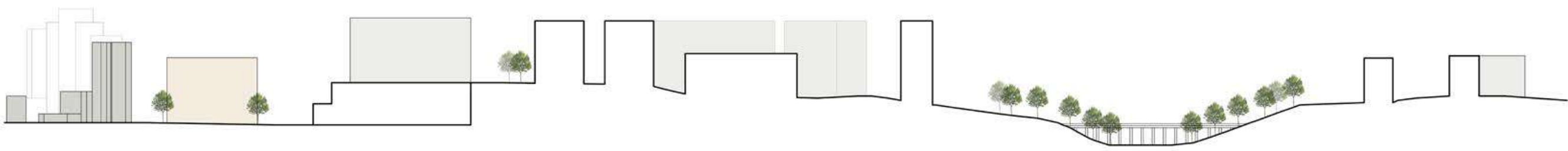
PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



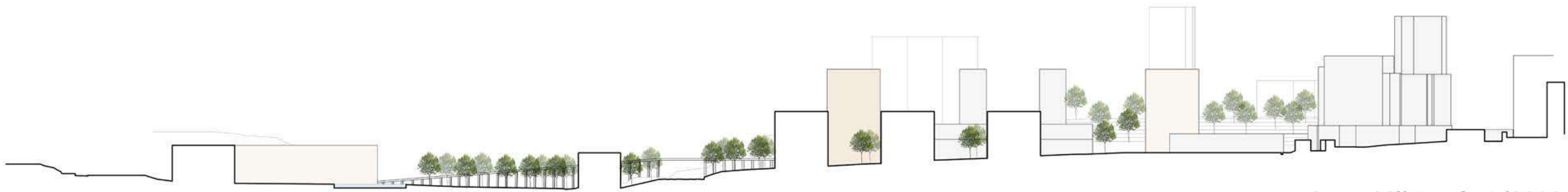
Planta Geral | Escala 1/2000



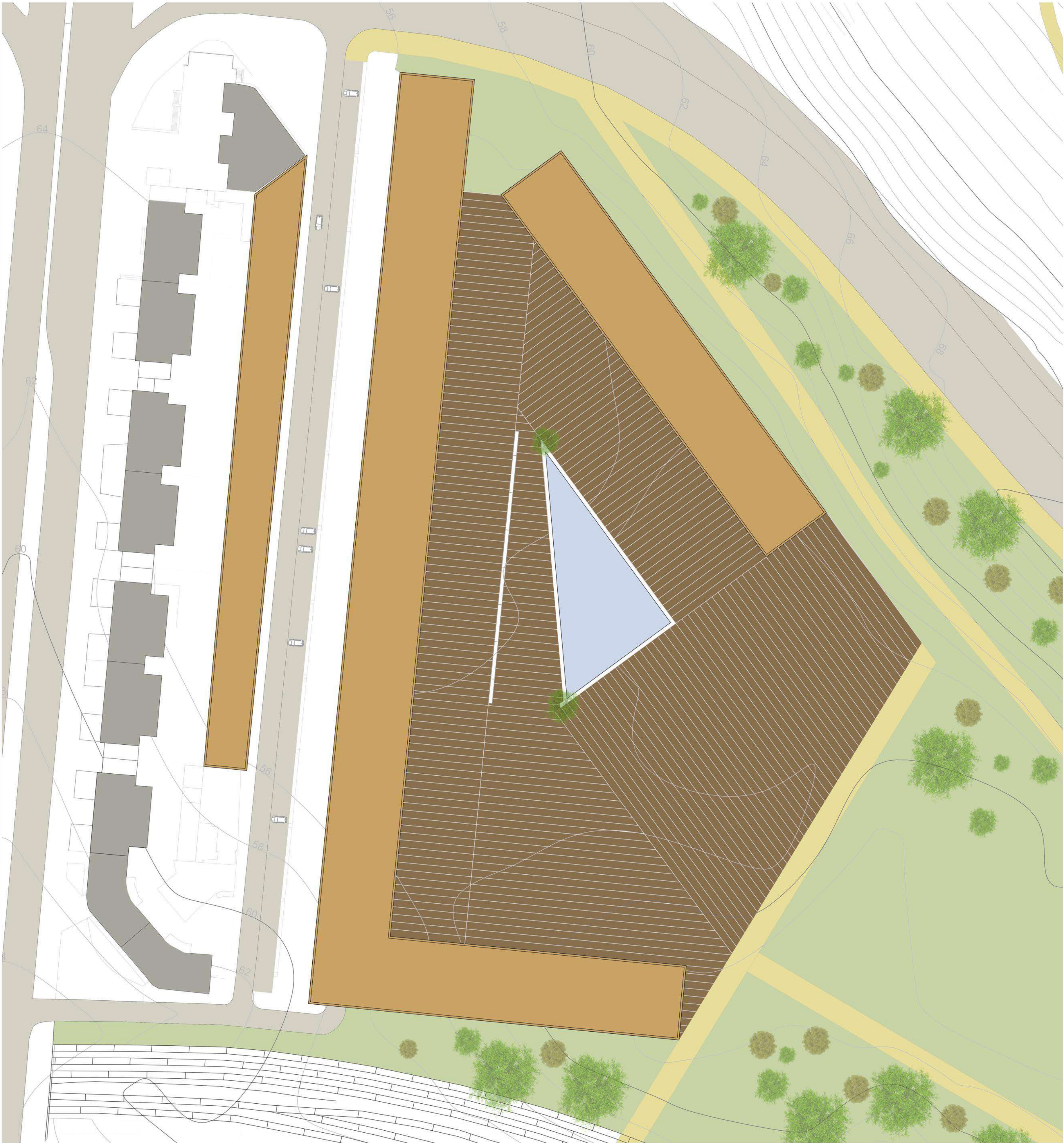
Planta Praça 1 | Escala 1/500



Corte BB'| Escala 1/2000



Corte CC'| Escala 1/2000



Planta Praça 2 | Escala 1/500



Planta Casa Vistoso | Escala 1/500

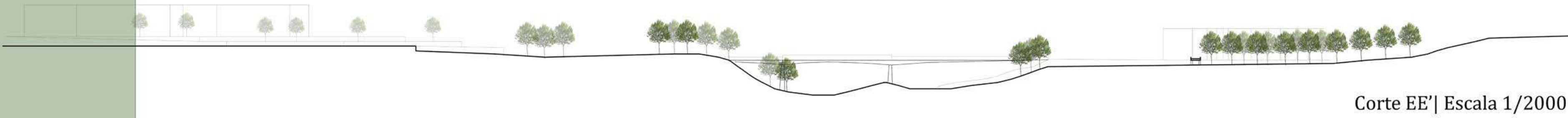
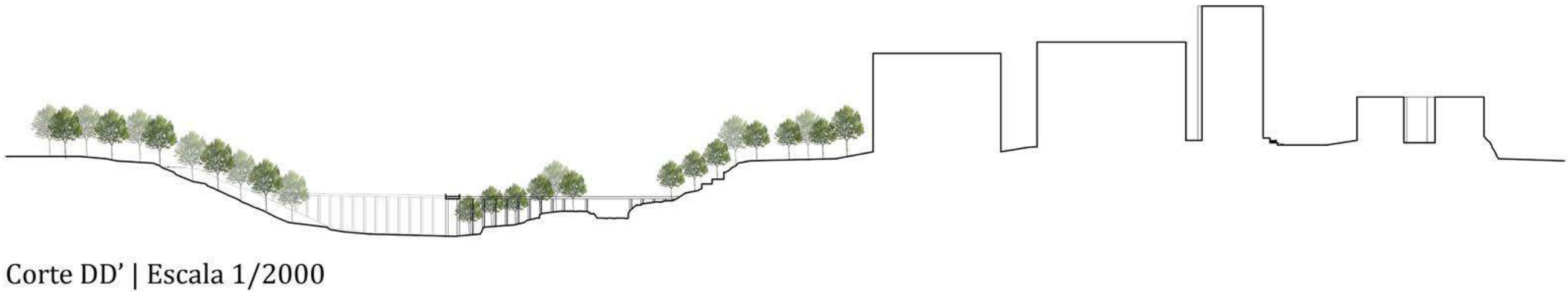
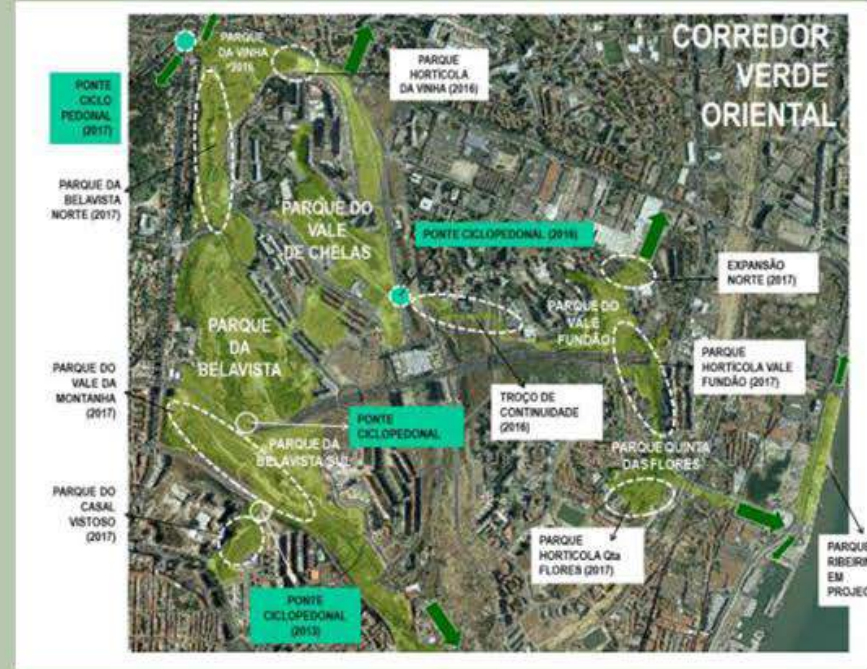
- CORREDOR VERDE ORIENTAL
- PARQUE QUINTA DAS FLORES

- PARQUE DO VALE FUNDÃO

- PARQUE DO VALE DE CHELAS

- PARQUE DA BELA VISTA

- PARQUE DO VALE DA MONTANHA



MATERIALIDADE



Relva



Madeira



Betão



Pedra

VEGETAÇÃO



Olea Europaea (Oliveira)



Pinus Pinea (Pinheiro Manso)



Populus Alba



Quercus Suber

PERSPETIVAS

